



OBEC MARIANKA,

Obecný úrad, Školská 32, 900 33 MARIANKA

Ministerstvo životného prostredia
Sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového
hospodárstva
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
RNDr. Gabriel Nižňanský
Námestie Ľudovíta Štúra 1
812 35 Bratislava

Vaše číslo: 8356/2016-1.7/rs

VEC: Pripomienky k Oznámeniu o predložení zámeru k navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica“

Dňa 14.12.2016

Hlavným odôvodnením predloženého zámeru budovania severnej časti diaľnice D4 s tunelom pod Malými Karpatmi je v zmysle bodu II.2 Účel **odsmerovanie dopravy a súvisiacej hlukovej a emisnej záťaže z Bratislavy do širšieho okolia** a to najmä do územia po vyústení tunela do okolia Marianky, kde je navrhované nadúrovňové vedenie diaľnice D4 v dĺžke 1 km na násype.

Napriek našim predošlým pripomienkam k predošlej EIA, nebola v predložennom Zámere spracovaná alternatíva s predĺženým tunelom o 1 km, až po križovanie s Bratislavskou cestou.

Uvedená skutočnosť je z pohľadu predkladateľa zámeru zarážajúca, nakoľko ako sa uvádza na str. 5, bod II.8, predošlá EIA na severnú časť D4 nebola odporúčená na ďalšie spracovanie aj kvôli odporu verejnosti. Bolo odporúčené spracovať variantu, „s optimálnym zahĺbením diaľnice pod terén“. Predložený zámer na uvedené odporúčenie nereagoval.

Citácia zo stanoviska k EIA z 2013:

„v tomto štádiu poznania z dôvodu zložitosti a náročnosti tunelového prechodu cez masív Malých Karpát, zrejmých neurčitostí a vyplývajúcich zo znalosti dotknutého územia na úrovni technickej štúdie a taktiež nesúhlasu občanov a mimovládnych organizácií s terajším návrhom vedenia diaľnice, sa odporúča nepokračovať v realizácii navrhovanej činnosti v úseku križovatka Rača – Záhorská Bystrica, ale podrobnejšie technicky preštudovať a posúdiť v novom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie v úseku križovatka Rača – Záhorská Bystrica v širšom koridore variantu 7, so zameraním na riešenie: - optimálneho smerového a výškového vedenia trasy diaľnice, optimálneho zahĺbenia diaľnice pod terén na základe výsledkov orientačného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu, zhodnotenia geotechnických rizík, resp. ďalších potrebných prieskumov a štúdií a podkladov (napr. vizualizácii pre prácu s verejnosťou), - optimalizovania environmentálno-technického návrhu tunela Karpaty.“

Predložený zámer vyšiel v ústrety ochrane životného prostredia minimálne iba drobným posunutím portálu vo variante V1, čo zásadným spôsobom **nerieši predpokladané vážne negatívne zaťaženie územia hlukom, exhalátmi, degradáciou scenérie a trvalým poškodením prírody v okolí CHKO Malé Karpaty** uvedené aj v predložennom Zámere.

Navrhnutá diaľnica D4 s 1 km nadzemnou časťou na násype je pre obyvateľov Marianky neprijateľná.

Už v súčasnosti je hlukové zaťaženie z 3-4 km vzdialenej diaľnice D2 značné. Pri umiestnení odkrytého

úseku D4 iba vo vzdialenosti 100 m od zastavanej časti Marianky a iba 300 m od hlavnej Karpatskej ulice **hlukové zaťaženie zásadne zmení vidiecky charakter bývania v celej Marianke**, ako aj priľahlom území Záhorskej Bystrice a východnej časti Stupavy, najmä záhradkárskej osady. Kvôli vidieckemu charakteru bývania sa do tejto oblasti v uplynulých 20 rokoch presťahovali tisíce nových obyvateľov.

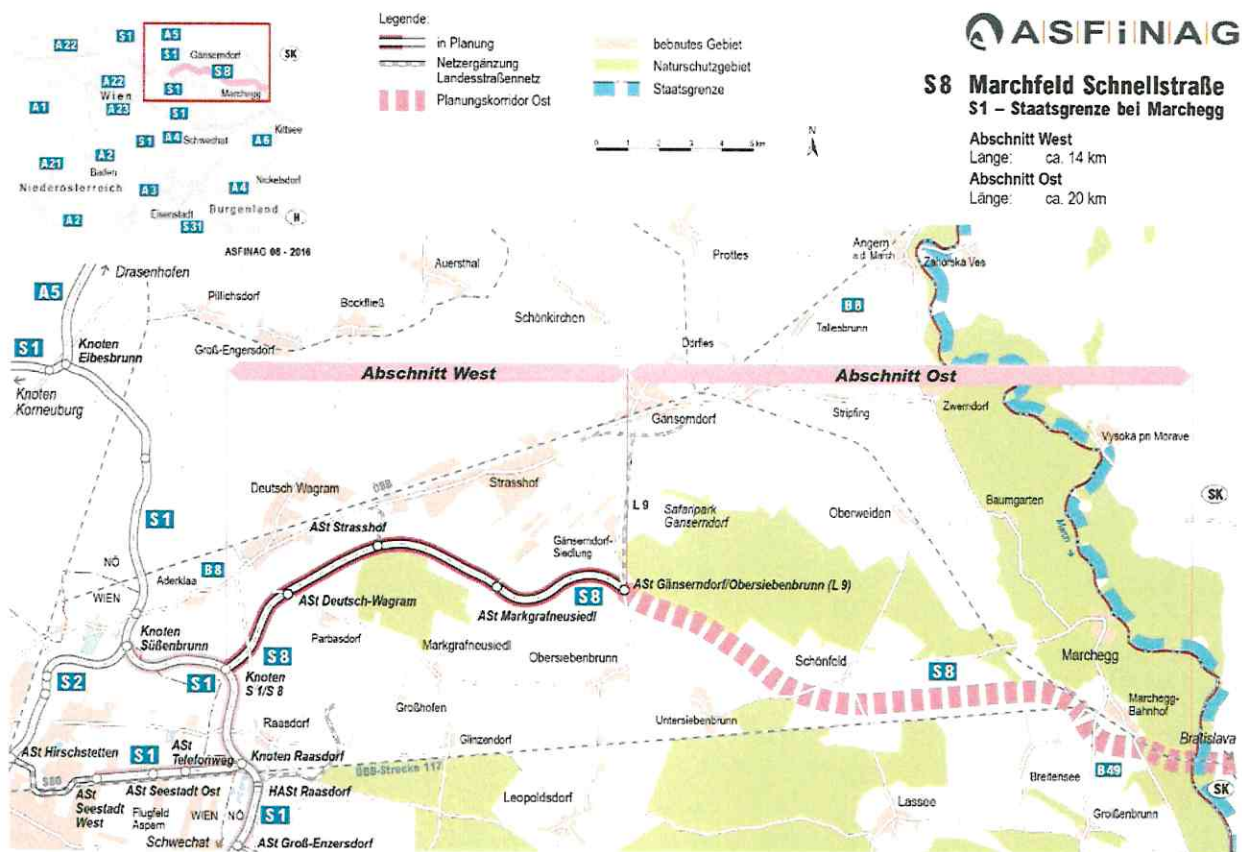
Z viacerých štúdií, včítane Generelu dopravy BSK z roku 2013 (<http://www.region-bsk.sk/clanok/uzemny-plan-regionu-bratislavsky-samospravny-kraj-626367.aspx>) **vyplynulo, že hlavnú dopravnú záťaž Bratislavy spôsobuje radiálna doprava** (do a von z Bratislavy), a je teda možné, že výstavba tunela v takejto veľkej vzdialenosti **nebude mať očakávaný výrazný pozitívny vplyv** na odľahčenie bratislavskej dopravy. Z uvedených štúdií vyplýva, že potreba kamiónovej dopravy v trase D4, ktorá spája na severe D1 s D2, je malá a zďaleka neopodstatňuje budovanie 10,5 km diaľničného tunela D4 v danej trase. Navyše podľa osobných jednaní ani VW Bratislava túto trasu pre spojenie so svojimi dodávateľmi nepotrebuje, nakoľko sú umiestnení na Záhori.

Navrhovaná trasa nultého okruhu D4 je príliš ďaleko od Bratislavy. Bratislava je zaťažená najmä radiálnou dopravou, ráno do Bratislavy a po večer von z Bratislavy. Bratislavskej doprave by viac pomohli radiálne mimoúrovňové ťahy.



Obrázok 1 - Porovnanie trasy v rámci mestských častí Bratislavy cez D4 a nultý polokruh

Východný úsek rýchlostnej cesty S8 (po hranicu medzi Slovenskom a Rakúskom) je zatiaľ iba na úrovni zámeru bez konkrétneho časového plánu a bez vyčlenenia financií na jej realizáciu. Tento úsek S8 nemá fixovanú ani len trasu, je len na úrovni koridoru. Predbežné odhady na jej realizáciu sú v termínoch po r. 2028, prípadne ešte neskoršie. Vzhľadom na **absenciu prípravy rýchlostnej cesty S8 na Rakúskej strane**



je jeden z hlavných spomenutých zámerov výstavby - odbremenenia dopravného smeru na Rakúsko viac ako otázný. Ako uvádza predložený zámer, napr. koridor D4 sa v územných plánoch vyskytuje už 30 rokov. Je otázný, na základe akých podkladov spracovateľ zámeru odôvodňuje napojenie D4 na rýchlostnú cestu S8, ktorá nie je ani v štádiu príprav ani posudzovania vplyvov na životné prostredie, ktoré môže celý zámer zablokovať zo strany rakúskej verejnosti.

Obrázok 2 – Vytyčenie S8 severnej časti na Rakúskej strane iba vo forme hrubého koridoru.

Vzhľadom na investičnú náročnosť a význam výstavby tunela D4 pod Malými Karpatmi v dĺžke cez 10,5 km je prekvapujúce, že pri analýze dopravného zaťaženia **neboli využité informácie z mýtného systému** Slovenskej republiky, ktorý obsahuje výrazne presnejšie údaje o súčasnej doprave ako použité zdroje.

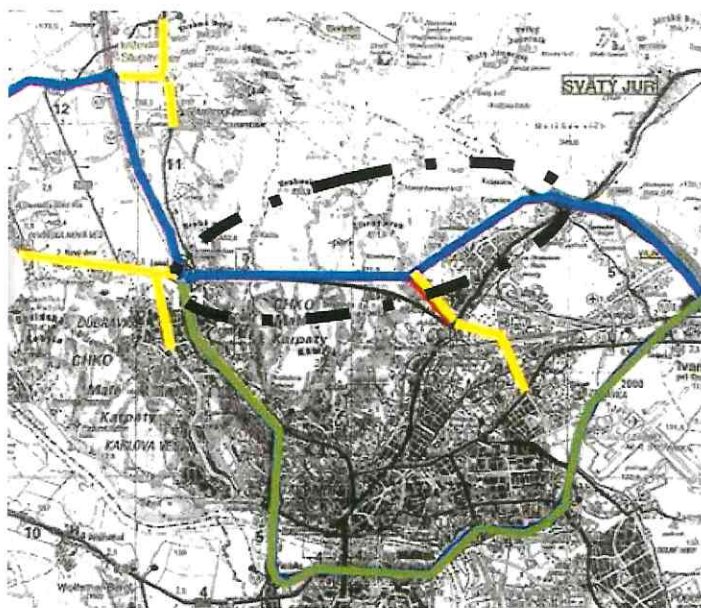
Napriek predošlým požiadavkám verejnosti a samospráv, v zámere nebol predložený variant podúrovňového vedenia diaľnice až po križovatku s cestou III. triedy Bratislavská, t.j. po km 16,2 km, pričom sa uvažuje s úsekom v dĺžke 1 km na násype v tesnej blízkosti od obývaného územia obce Marianka. Navrhované vyústenie tunela pri Marianke a niveleta trasy diaľnice D4 po Bratislavskú cestu je nevyhovujúca. Vedenie diaľnice D4 na násype 150 m od zastavených území Marianky, v dĺžke 1 km, nie je pre verejnosť akceptovateľné.

Vplyvy výstavby a prevádzky diaľnice D4 na životné prostredie v danom 1 km nadúrovňovom odkrytom úseku, vzdialenom iba 150 m od zastaveného územia obce Marianka, ako uvádza predložený dokument zámeru stavby, budú veľmi závažné a počas stavby ich ani nebude možné eliminovať. V zámere sa uvádza plánovaná doba výstavby 5 rokov, od roku 2025 do roku 2030. Vzhľadom na dĺžku tunela 10,5 km sa javí uvedená doba výstavby ako extrémne optimistická, berúc do úvahy 5 ročnú výstavbu tunela Sitiny a dĺžke 1,4 km.

Predložené dopravné prognózy sú nedostatočné na odôvodnenie takejto veľkej investície. Nie je spracovaná analýza intenzity dopravy v prípade zvažovaného spoplatnenia prejazdov tunelom D4, ktoré využitie tejto trasy výrazne ovplyvní.

Vyššie dopravné využitie a pozitívnejším dopadom na odľahčenie dopravy v rámci Bratislavy bude mať tunel pod Karpatmi v naplánovanej trase Bratislavského polokruhu podľa platného územného plánu. Predĺženie polokruhu tunelom cez Malé Karpaty a jeho zaústenie do diaľničnej križovatky v Lamači výrazne pomôže odľahčeniu Lamačskej c., Brnianskej, Pražskej a Šancovej ul.

Finančne výhodné spojenie tunelov D4 s tunelom mestského polokruhu bolo v rámci pripomienok požadované posúdiť už v roku 2007 (!). Napriek požiadavke tento variant posúdený nebol.



Obrázok 3 - Požadovaná vyhodnotenie trasy z roku 2007 (modré trasy diaľničný ťah, žlté mestské trasy).

Rovnako vyššie dopravné využitie bude mať mestský tunel zhruba v trase polokruhu s vyústením na Harmincovej a Galvaniho.

V dôsledku prevažujúcej dopravy v radiálnych smeroch v Bratislave by mali vysoké dopravné využitie radiálne mimoúrovňové prípadne podzemné ťahy Bratislavou.

Sme si vedomí, že predĺženie polokruhu a radiálne ťahy nie sú súčasťou diaľničného systému, ale odložením realizácie tunelu D4 sa štátne financie uvoľnia a môžu sa využiť na výstavbu predĺženia polokruhu.

Diaľničný tunel D4 je vhodné realizovať až v nadväznosti na výstavbu rýchlostnej cesty S8 na rakúskej strane. Tým, že tunel pomôže diaľničnému prepojeniu dvoch štátov EÚ, kedy by bolo na jeho výstavbu možné žiadať financovanie z Eurofondov.

V predloženom zámere nie sú priložené dokumenty, na ktoré sa zámer odvoláva, takže sa k nim nie je možné podrobne vyjadriť. Okrem množstva iných nie sú zverejnené akustická štúdia, emisná štúdia, dopravná štúdia.

Uvedený zámer severnej časti D4 má byť financovaný z verejných zdrojov, ktoré by mali byť využité s maximálnou efektívnosťou, bez ohľadu na to, z akej rozpočtovej kapitoly sú hračené. Na posúdenie maximálnej efektívnosti je potrebné spracovať kvalitnú dokumentáciu s väčším množstvom variantov, nielen s dvoma takmer totožnými variantmi, líšiacimi sa o posunutie portálu o niekoľko sto metrov.

Predložený zámer nerieši vplyv na dopravu v križovatke cesty I/2 (smer Stupava) a cesty 00243 (do Marianky). Realizáciou zámeru dôjde k zhasteniu premávky v tejto križovatke, a pravdepodobne bude nutné túto upraviť na okružnú. Túto požiadavku si obec Marianka bude uplatňovať v prípadných ďalších stupňoch projektovej dokumentácie ako vyvolanú investíciu.

Uvedený dokument Zámer D4 je nevhodný na posudzovanie verejnosťou a v takomto tvare nemal byť vôbec predložený. Okrem iného používa 2 rôzne staničenia – jeden pre Variant 1 a druhý pre Variant 2. Žiadame o zjednotenie staničenia všetkých posudzovaných variantov, nakoľko je pre odborníka časovo

náročné vôbec určiť vzájomnú polohu portálov, protihlukových stien ako aj výduchov, a pre bežnú verejnosť je to viac-menej nemožné. Vzhľadom na krátku 21-dňovú zákonnú lehotu na pripomienkovanie takéhoto závažného zámeru verejnosťou musí byť predložený dokument vysoko zrozumiteľný. Zároveň opisné časti žiadame presunúť do príloh alebo do posledných kapitol.

Vypracovanie výberu optimálneho variantu - kapitola V.2. v tabuľke na str. 97. Obsahuje zvláštne hodnoty kritérií pri nulovom variante, minimálne z pohľadu okolitého územia Marianka, Rača, Záhorská Bystrica, Stupava, na ktoré sa spracúva hodnotenia vplyvov.

Žiadame o vysvetlenie, ako je možné, že v hodnotení nulového variantu majú nasledovné kľúčové kritériá maximálne negatívne hodnoty:

Výsledky hodnotenia sú v nasledujúcej tabuľke :

Kriterium	Počet preferencií	Váha kritéria	Hodnotenie			Súčin		
			V1	V2	0	V1	V2	0
1	18	0,098901	-1	-2	-3	-0,0989	-0,1978	-0,2967
2	15	0,082418	-1	-1	-2	-0,08242	-0,08242	-0,16484
3	24	0,131868	-1	-2	-3	-0,13187	-0,26374	-0,3956

1. Vplyv na obyvateľstvo – psychická záťaž, vizuálna bariéra, vplyv na kvalitu a pohodu života má hodnotu -0,0989

To je negatívnejšia hodnota, ako v prípade V1 (-0,0989), alebo V2 (-0,1978)

Podľa zámeru vznikne v území obrovská technická bariéra v podobe diaľnice na 7 m násype, čo pri nulovom variante nenastane. Ako je možné pri tomto nulovom variante uvádzať negatívny dopad?

Hodnota tohto kritéria v nulovom variante by mala byť $+3 \times 0,131868 = +0,02445367$

2. Vplyv na ovzdušie – znečistenie ovzdušia má hodnotu -0,16484

To je negatívnejšia hodnota ako v prípade V1 (-0,08242), alebo V2 (-0,08242).

Podľa zámeru do tohto územia presmeruje značná časť dopravy z iných území, čo privedie aj značný objem exhalátov, čo pri nulovom variante nenastane. Ako je možné pri tomto nulovom variante uvádzať negatívny dopad?

Hodnota tohto kritéria v nulovom variante by mala byť $+3 \times 0,082418 = +0,247254$

3. Vplyv hluku – hluková záťaž má hodnotu -0,3956

To je dokonca negatívnejšia hodnota ako v prípade V1 (-0,132), alebo V2 (-0,264)!

Podľa zámeru sa do tohto územia presmeruje značná časť dopravy z iných území, čo pri nulovom variante nenastane, takže nie je možné, aby pri nepostavení diaľnice bol väčší hluk ako pri postavení diaľnice D4 vo vzdialenosti 150 m od Marianky!

Hodnota tohto kritéria v nulovom variante by mala byť $+3 \times 0,131868 = +0,395604$

Toto kritérium má navyše vysokú váhu kritéria 0,132

Rozdiel v sumári iba týchto troch kritérií má hodnotu $0,85714 + 0,66731167 = 1,524452$

Celková hodnota nulového variantu by bola $+0,2607$, pričom V1 hodnotu $0,2418$ a V2 hodnotu $0,42857$.

Z uvedeného porovnania vychádza nulový variant ako najvýhodnejší.

Rozsah hodnotenia EIA požadujeme rozšíriť o nasledovné:

- 1) **Podrobne zdôvodniť účel stavby z celospoločenského hľadiska**, opodstatnenosť a priložiť dopravnú prognózu pre daný koridor. Určiť, aké veľké územie má navrhovaný úsek diaľnice dopravne obslužiť a doplniť podrobné dlhodobé dopravné štúdie diaľničnej dopravy v rámci SR, prepojenia regiónov SR, napojenia na zahraničné ťahy a napojenia mesta Bratislavy. Preukázať naliehavý dôvod vyššieho verejného

záujmu výstavby diaľnice D4 v úseku Rača – Záhorská Bystrica.

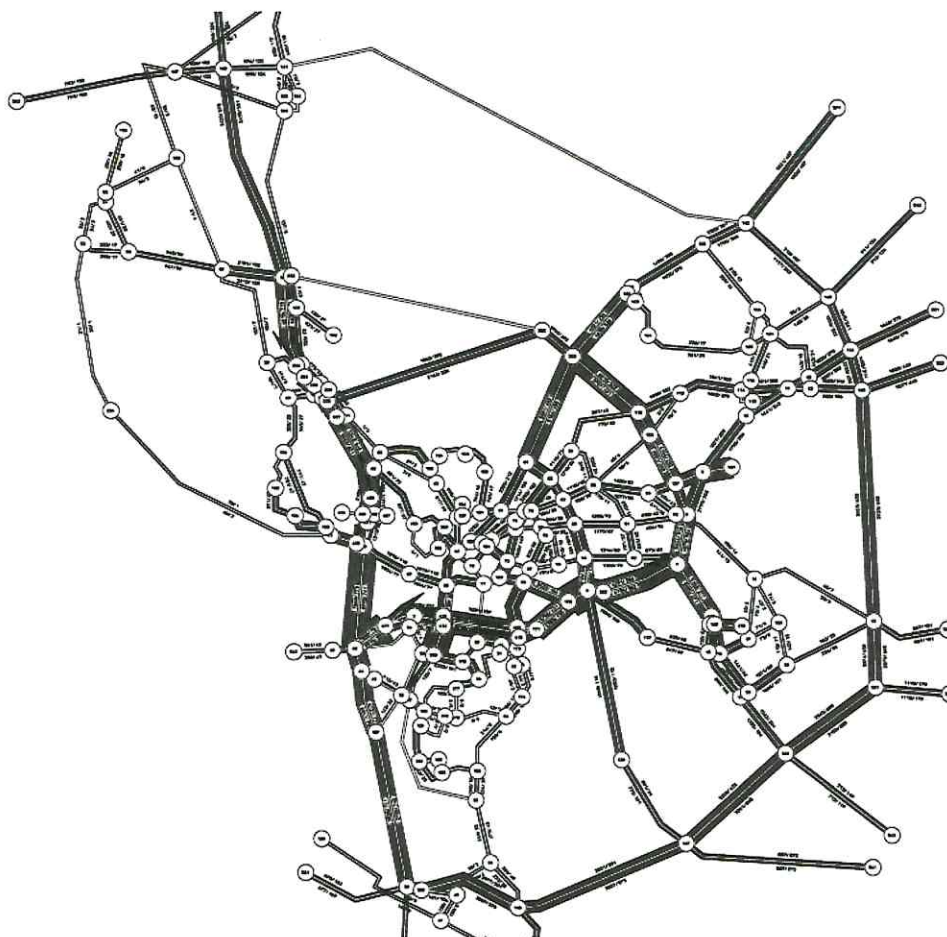
- 2) Vypracovanie objektívneho výberu optimálneho variantu - kapitola V.2. v tabuľke na str. 97. Uvedené posúdenie variantov žiadame vypracovať z pohľadu priamo dotknutých území v okolí riešeného úseku diaľnice D4, a to v Marianke, Záhorskej Vsi, Stupave, Rači. **Pri takomto posúdení nie je možné aby pri nulej variante mali kritériá 1, 2 a 3, negatívne hodnoty, pričom by mali mať hodnoty vysoko kladné.**

Kr. 1. Vplyv na obyvateľstvo – psychická záťaž, vizuálna bariéra, vplyv na kvalitu a pohodu života

Kr. 2. Vplyv na ovzdušie – znečistenie ovzdušia

Kr. 3. Vplyv hluku – hluková záťaž

- 3) **Nový variant tunela D4 predĺženého** až po Bratislavskú cestu s celkovou dĺžkou **11,5 km**, so zníženou niveletou trasy diaľnice D4 tak, aby diaľnica prešla **pod telesom Bratislavskej cesty**. Zníži sa tým niveleta jej trasy tak, že teleso diaľnice pôjde v predĺženej tunelovej rúre, čím sa podstatne zvýši ochrana okolitého územia voči negatívnym dopadom na životné prostredie. Dodávame, že na funkciu mimoúrovňovej križovatky D4 – Bratislavská to nebude mať žiadny negatívny vplyv.
- 4) **Nový variant** s výrazne lacnejším 2-pruhovým kratším **5 km tunelom pod Pezinskou Babou** v smere št. cesty 503, ktorý môže pokračovať do Rakúska cez plánovaný nový most v Záhorskej Vsi.
- 5) **Nový variant tunela D4 v so zaústením v Lamači a napojením vo Vajnoroch na budovanú Južnú časť D4**, ktorý by bol bližšie k mestskej časti Lamač, Devínska Nová Ves, Dúbravka.
- 6) **Nový variant dvojtunela D4 v so zaústením v Lamači a napojením vo Vajnoroch na budovanú Južnú časť D4 spojenú s mestským polokruhom vyúsťujúcim na Galvaniho ulicu** (bola požadovaná už v rámci pripomienok k minulej EIA.)
- 7) Do dopravnej prognózy **doplniť aktuálne údaje** o intenzite a smerovaní dopravy **z mýtného systému**.
- 8) Do dopravnej analýzy doplniť údaje z **Generelu dopravy VÚC BSK**.
Pre posúdenie finančnej efektívnosti tunela D4 je nevyhnutné zistiť presné a objektívne prepravné nároky kamiónovej dopravy cez Malé Karpaty a kompletne údaje z mýtného systému sú v tomto smere kľúčové.
- 9) Požadujeme do rozsahu hodnotenia EIA doplniť podrobnú dopravnú **prognózu odl'ahčenia jednotlivých ťahov v Bratislave a tranzitných ťahov do Rakúska a Maďarska** ako sa uvádza v bode „II.2 Účel“ následkom prevádzkovania tunela D4 minimálne v nižšie priloženom formáte.



Obrázok 4 - Ilustrácia modelu dopravného vyťaženia jednotlivých trás

- 10) Žiadame o doplnenie informácií o aktuálnom stave prípravy výstavby rýchlostnej komunikácie **S8 na rakúskej strane**.
- 11) Žiadame spojiť **EIA na D4 na Slovenskej strane s EIA na S8 na rakúskej strane**, pokiaľ sa D4 v navrhovanej trase ukáže ako optimálny variant.
- 12) Žiadame o doplnenie informácií o aktuálnom stave prípravy výstavby mostu cez Moravu medzi Slovenskom a Rakúskom v bode Záhorská Ves – Angern.
- 13) Doplniť analýzu dopadu prípadného spoplatnenia prejazdov tunelom D4 na intenzity dopravy.
- 14) Doplniť štúdiu vplyvu predpokladanej výstavby na nárast dopravy na križovatke cesty I/2 (smer Stupava) a cesty 00243 (do Marianky).
- 15) Doplniť štúdiu vplyvu predpokladanej výstavby na zvýšenie intenzity dopravy na D2 a dobudovanie **protihlukovej ochrany D2** v úseku Záhorská Bystrica, Stupava.
- 16) Podrobne opísať charakteristiku chráneného územia v trase diaľnice a **posúdiť vplyv navrhovanej činnosti na lokality súvislej európskej sústavy chránených území Natura 2000** - Chránené vtáčie územie (SKCHVU014 Malé Karpaty, SKEUV0104 Homol'ské Karpaty, SKUEVO0388 Vydrice. Výduchové otvory priamo zasahujú CHVU a sú v blízkosti toku Vydrice. Navrhovanou činnosťou dôjde k priamym zásahom do ich integrity, a to: výstavbou aj prevádzkou, stresovými vplyvmi, zmenou hydrického režimu na tokoch.
- 17) **Požadujeme nepretržité monitorovanie hluku vplyvom stavby a jej realizácie na dotknuté okolie.**

Počas celej výstavby diela (vrátane archeologického prieskumu), a po dobu päť rokov po jeho odovzdaní do prevádzky, **realizovať trvalé, kontinuálne, monitorovanie hluku súbežne v piatich**

miestach

A to trvalé, neprerušované, meranie hluku počas 24 hodín denne počas 365 dní v roku; nie krátkodobé, ojedinelé 24 hodinové merania, opakované počas roka.

Miesta merania, spôsob merania a vyhodnocovania, predkladania výsledkov z monitorovania povereným štátnym orgánom a organizáciám ako ja zástupcom dotknutých obcí Marianka, Záhorská Bystrica, Borinka, Stupava, mestská časť Bratislava Rača dohodnúť s uvedenými dotknutými orgánmi a zástupcami dotknutých obcí najneskôr 3 mesiace pred začiatkom realizácie diela (vrátane archeologického prieskumu lokality), alebo v procese jeho schvaľovania.

V prípade, že bude zistené prekročenie prípustných hodnôt určujúcich veličín na hodnotenie daného zdroja hluku, budú v prijaté opatrenia na zabezpečenie plnenia prípustných hodnôt určujúcich veličín pre sledované zdroje hluku.

Časové horizonty na zabezpečenie prijatia takýchto opatrení budú určené pred začatím realizácie stavby a investor spolu s realizátorom stavby sa písomne zaviaže ich dodržiavať. **V písomnom záväzku budú určené pokuty a reštrikcie v prípade, že náprava nebude realizovaná v súlade s písomným záväzkom investora stavby a jej realizátora.**

Toto je zásadná požiadavka. Trváme na tom, aby bola zapracovaná v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie a dokumentácie resp. dokumentácií pri ďalšom posudzovaní a schvaľovaní stavby.

18) Požadujeme nepretržité monitorovanie exhalátov vplyvom stavby a jej realizácie na dotknuté okolie.

Počas celej výstavby diela (vrátane archeologického prieskumu) a po dobu päť rokov po jeho odovzdaní do prevádzky **realizovať trvalé, kontinuálne monitorovanie znečisťujúcich látok, exhalátov (pevných a plynných aerosólov) súbežne v troch miestach** (to znamená: trvalé, neprerušované meranie počas 24 hodín denne počas 365 dní v roku; nie krátkodobé, ojedinelé 24 hodinové merania, opakované počas roka). Miesta merania, spôsob merania a vyhodnocovania, predkladania výsledkov z monitorovania povereným štátnym orgánom a organizáciám ako aj zástupcom dotknutých obcí Marianka, Záhorská Bystrica, Borinka, Stupava, mestská časť Bratislava Rača dohodnúť s uvedenými dotknutými orgánmi a zástupcami dotknutých obcí najneskôr 3 mesiace pred začiatkom realizácie diela (vrátane archeologického prieskumu lokality) alebo v procese jeho schvaľovania. V prípade, že bude zistené prekročenie limitných hodnôt sledovaných znečisťujúcich látok, budú v prijaté opatrenia na zabezpečenie plnenia limitných hodnôt. Časové horizonty na zabezpečenie prijatia takýchto opatrení budú určené pred začatím realizácie stavby a investor spolu s realizátorom stavby sa písomne zaviaže ich dodržiavať. **V písomnom záväzku budú určené pokuty a reštrikcie v prípade, že náprava nebude realizovaná v súlade s písomným záväzkom investora stavby a jej realizátora. Toto je zásadná požiadavka, ktorá by mala byť zapracovaná v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie a dokumentácie resp. dokumentácií pri ďalšom posudzovaní a schvaľovaní stavby.**

- 19) Žiadame doplniť umiestnenie stavebných dvorov v lokalite medzi Bratislavskou cestou a diaľnicou D2
- 20) Konkrétne trasovanie súvisiacej cestnej dopravy so stavbou včítane odvozu sutiny z razenia tunelových rúr a doplniť miesta deponovania vyťaženej horniny v objeme 2,7 mil. m³. Nesúhlasíme s akýmkoľvek plánovaním prejazdov a vývozu vyťaženej horniny cez obec Marianka napr. do lomu.
- 21) Doplniť časový harmonogram a predpokladané nasadenie stavebných a iných technológií, ktorých deklarovaná A- vážená hladina akustického výkonu je väčšia ako 110 dB
- 22) Doplniť konkrétny návrh postupu realizovania stavby, s oddôvodnením reálnej doby výstavby, uvádzaných 5 rokov je absolútne nereálne.
- 23) **Požadujeme upresnenie uloženia a technológie spracovania a dopravy vyťažených a stavebných materiálov** v rámci realizácie hodnoteného diela. V prípade prekročenia prahových hodnôt pre zariadenia na zhodnocovanie stavebného odpadu vykonať **posúdenie navrhovanej činnosti v zmysle zákona č.24/2006 Z.z.** (pri predpoklade autormi uvádzaných množstiev rúbaniny a časového horizontu výstavby tunela spadá navrhovaná činnosť do povinného hodnotenia - časť A).

Na str.6 autori uvádzajú „predpokladané množstvo vyťaženej rúbaniny z tunelových rúr diaľničných tunelov technológiou TBM – s plášťom (odporúčaná varianta) 2 700 000 m³ materiálu, čo pri koeficiente nakyprenia $k=1,3$ predstavuje až 3 510 000 m³. Všetka rúbanina z tunelových rúr bude pomocou pásových dopravníkov dopravená priamo na skládky materiálov nachádzajúcich sa pri západnom portáli tunela Karpaty (t.j. v katastri obce Marianka). Vhodná rúbanina môže byť po predurčení použitá do násypov presypaných zelených mostov a ďalších zemných konštrukcií“. Na str. 57 sa ďalej uvádza, že vhodná rúbanina sa po spracovaní odpredá na ďalšie využitie. Vzhľadom na predpokladaný spôsob úpravy vyťaženej rúbaniny (použitím mobilných drvičov) upozorňujeme na potrebu posudzovania tejto činnosti a jej vplyvu na životné prostredie v zmysle Prílohy č.8 k zákonu č.24/2006 z.z., tab. 9, Infraštruktúra, položka 11: Zariadenia na zhodnocovanie ostatného stavebného odpadu, kde od hodnoty 100 000 t/rok je stanovené povinné hodnotenie (časť A), v rozpätí hodnôt od 50 000 t/rok do 100 000 t/rok je stanovené zisťovacie konanie (časť B).

24) Požadujeme aktualizovať hlukovú a rozptylovú štúdiu aj o ďalšie zdroje hluku a emisií a to z technológie spracovania-drvien a uskladnenia vyťaženej rúbaniny, vrátane jej dopravy.

Ďalej upozorňujeme, že uvedené zariadenia sú významným producentom hluku a prachu, s ktorými pravdepodobne nebolo pri hlukovej a rozptylovej štúdii uvažované. Prihliadajúc na prevládajúce smery vetra SZ-JV a časový horizont výstavby tunela (autori udávajú minim. 5-6 rokov, reálne aj 10-15 rokov), tak možno očakávať výrazný negatívny vplyv tuhých častíc, polietavého prachu a hluku na obyvateľstvo v obytnej zóne Marianky a Záhorskej Bystrice v dlhšom časovom horizonte. Ako už bolo vyššie uvedené, najbližšie obytné sídla sú v k.ú. Marianka situované vo vzdialenosti cca 150 m od západného portálu.

25) Žiadame doplniť vizualizácie

- a. Marianskeho portálu
- b. Nadzemného úseku D4 z Karpatskej ulice, Marianke v 500 m odstupoch (požadované v predošlých pripomienkach k EIA) a z ďalších kľúčových bodov v Marianke (upresníme).
- c. Tunelových výduchov a nových ciest k výduchom, včítane vizualizácie viditeľnosti výduchov a vetracích šácht a portálov z väčšej vzdialenosti
- d. Stavebných dvorov
- e. Dopravných trás stavby
- f. Križovatky z Bratislavskou cestou (smer Stupava)

26) Doplniť GPS súradnice portálov a umiestnenia výfukov, za účelom vytýčenia v teréne.

27) Posúdiť vplyvy razenia tunela na zdroje vody a krasové jaskyne a odporučiť technológie razenia minimalizujúce tieto negatívne vplyvy. Kvantifikovať spôsob nakladania s vodami z tunela. Posúdenie možnosť oddrénovania zdrojov vody prameňa Vydrice a jeho potenciálne vyschnutie, ktoré by ohrozilo napájanie jazier/nádrží pri Železnej studienke.

28) Posúdiť zmenu hydrologického režimu masívu Malých Karpát, spracovať analýzu zmien výšky hladiny podzemnej vody v zastavanej časti Marianka vplyvom uvedenej činnosti, na prameň toku Vydrice a jeho prítokoch, dopady na kvalitu a stav podzemných vôd, včítane zásobovania svätej studne v Marianke a zásobovania studní obyvateľov v Marianke a jej okolí. Posúdiť dopady na prítok Rakového potoka, Fandlovského a Fofovského potoka, ktoré zásobujú NPR Šúr prítokom vody. Posúdiť riziko znečistenia podzemných vôd a krasového prostredia v dôsledku havárií.

29) Navrhnuť účinné a bezpečné opatrenia na zabránenie negatívnych vplyvov na kvalitu podzemných vôd, v okolí Marianky, včítane zásobovania svätej studne v Marianke.

30) Posúdiť seizmické a tektonické riziká, riziká stability tunela v prostredí Borinského krasu. Na základe posúdenia rizík vyhodnotiť technológiu razenia tunela a výstavby. Podrobne sa venovať priestorovému vzťahu krasovo-puklinového súvrstvia Borinského krasu a nivelety tunela, vyhodnotiť riziko prívahu krasových vôd do razeného tunela a riziko potenciálneho odvodnenia vodárensky využívaných zdrojov „Medené Hámre“ a „Pajštúnska vyvieracia“. Posúdiť vplyv otrasov z razenia tunela a z dopravy.

- 31) Do posúdenia zahrnúť kaplnku pri Marianke zo 16. storočia, ktorá sa nachádza priamo v trase D4.
- 32) **Vypracovať hlučnosť štúdiu a rozptylovú štúdiu** pre obdobie počas výstavby a počas prevádzky, pre denné a nočné hodiny, získané údaje porovnať s „nulovým“ stavom a na jej základe navrhnúť kompenzačné opatrenia. V hlučnej štúdii zahrnúť všetky existujúce zdroje hluku. Odhadnúť hlučnosť zaťaženia na prírodu centrálnym výdychom z tunela. Uviesť produkciu exhalátov z výdychu tunela, umiestneného v horskom masíve a vplyv exhalátov na okolitú prírodu a vinice. Navrhnúť kompenzačné opatrenia. Porovnať s nulovým variantom.
- 33) **Podrobne opísať spôsob odvetrávania a nasávania vzduchu do ventilačných šácht** (posúdiť hlučnosť, emisie, riziko nasatia živočíchov a pod.).

V správe je spomínané, že v predchádzajúcich stupňoch posudzovania boli spracované dve „hlučnosť štúdie“.

Prvá hlučnosť štúdia bola spracovaná v rámci správy posudzovania vplyvov na životné prostredie EIA (pre variant V2) – Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie stavby Diaľnica D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica (vypracoval HBH projekt, s.r.o. v roku 2010). K tejto správe a predloženej „hlučnej štúdii“ boli vznesené pripomienky, okrem iného aj z pohľadu nesprávneho spracovania „hlučného posúdenia“ a nesprávneho postupu pri stanovení hlučnej záťaže s ohľadom na platnú legislatívu na ochranu a podporu verejného zdravia. V záverečnom stanovisku MŽ SR na uvedenú správu pre úsek D4 Bratislava Rača – Záhorská Bystrica (Záverečné stanovisko MŽP SR na stavbu Diaľnica D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica, vydané pod č. 292/2011-3.4/ml v Bratislave, dňa 7.2.2012) sa v kapitole VI.2 píše:

„v tomto štádiu poznania z dôvodu zložitosti a náročnosti tunelového prechodu cez masív Malých Karpát, zrejmých neurčitostí a vyplývajúcich zo znalosti dotknutého územia na úrovni technickej štúdie a taktiež nesúhlasu občanov a mimovládnych organizácií s terajším návrhom vedenia diaľnice, sa odporúča nepokračovať v realizácii navrhovanej činnosti v úseku križovatka Rača – Záhorská Bystrica, ale podrobnejšie technicky preštudovať a posúdiť v novom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie v úseku križovatka Rača – Záhorská Bystrica v širšom koridore variantu 7, so zameraním na riešenie:

- optimálneho smerového a výškového vedenia trasy diaľnice, optimálneho zahĺbenia diaľnice pod terén na základe výsledkov orientačného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu, zhodnotenia geotechnických rizík, resp. ďalších potrebných prieskumov a štúdií a podkladov (napr. vizualizácii pre prácu s verejnosťou),*
- optimalizovania environmentálno-technického návrhu tunela Karpaty.“*

Na základe uvedeného je možné predpokladať, že pri ďalšom posudzovaní spracovateľ spracuje aj novú „hlučnosť štúdiu“, ktorá bude spracovaná v zmysle platnej legislatívy na ochranu a podporu verejného zdravia v SR a platných predpisov v SR, ktoré sa zaoberajú hodnotením a stanovením hlučnej záťaže z cestnej dopravy po cestných komunikáciách. Čo, na základe údajov uvedených v texte predloženej správy, nebolo urobené a takáto správa („hlučnosť štúdia“) nebola predložená na verejné prerokovanie a posúdenie.

V predloženej správe sa ďalej píše, že v rámci Technickej štúdie a Orientačného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu na stavbu: Diaľnica D4 Bratislava Rača – Záhorská Bystrica (spracovateľ HydroGEP, s.r.o. v spolupráci s TAROSI s.r.o., v septembri 2015) bola spracovaná aj nová „hlučnosť štúdia“, pre variant V1. Táto štúdia nebola zverejnená a nie sú známe postupy, na základe ktorých bola stanovená hlučnosť záťaž, a nie sú známe výsledky a závery, na základe ktorých sa robili protihlučnosť opatrenia a hodnotenie, s ohľadom na platnú legislatívu zaoberajúcu sa ochranou a podporou verejného zdravia v SR (zákon NR SR č. 355/2007 Z.z., v platnom znení, a súvisiaca legislatíva, vyhláška MŽ SR č.549/2007 Z.z., v platnom znení).

Napriek uvedeným skutočnostiam sú v predloženej správe (na základe hlučnej štúdie pre variant V1) uvedené protihlučnosť opatrenia. Protihlučnosť steny v celkovej dĺžke **545 m, 200 m** pohltivého obkladu v tunelových rúrach a cca **1197 m** tichého asfaltu.

Navrhnuté sú dve nadväzujúce protihlučnosť steny, so zalomením, v km 11,220 – 11,420 dĺžky 200 m, výšky 7,0 m a v km 11,420 – 11,765 dĺžky 345 m, výšky 6,5 m. Tichý asfalt je navrhnutý od km 11,220 až po koniec úseku. Pohltivý obklad v tunelových rúrach na západnom portáli, do vzdialenosti 100 m do vnútra tunela.

Na základe hlučnej štúdie pre Variant 2 sú uvedené protihlučnosť opatrenia len vo forme jednej protihlučnej steny. Táto protihlučnosť stena bola navrhnutá s týmito parametrami, výška 3 metre s dĺžkou

1000 m, v km 15,200 – 16,200.

Dovoľujeme si upozorniť na fakt, že v zámere sú zrejme uvádzané 2 rôzne spôsoby lokalizácie protihlukových stien, nakoľko 11,2 km predstavuje ešte tunelová rúra, v systéme, kde je pozícia portálu uvedená v 15,2 km.

Ani v jednom prípade nie sú uvedené požadované technicko-akustické parametre pre navrhované protihlukové clony, navrhovaný tichý asfalt a absorpčný obklad tunelových rúr. Tým nie sú splnené podmienky pre návrh protihlukových opatrení a požiadaviek pre návrh a stanovenie požiadaviek na protihlukové steny v zmysle záväzných predpisov: Technické podmienky TP 052 (staré označenie TP 15/2011) Návrh a posúdenie protihlukových opatrení pre cestné komunikácie, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, 2011; Technické podmienky TP 051 (staré označenie TP 14/2011) Použitie, kvalita a systém hodnotenia protihlukových stien, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, 2011; Technicko-kvalitatívne podmienky TKP časť 29 Protihlukové clony, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, 2011.

V texte predloženej správy (strana 63 a 64), je stručné zhodnotenie záverov oboch spomenutých hlukových štúdií. Tieto závery ale nie je možné konfrontovať výsledkami obidvoch spomenutých štúdií. Z textu nie je zrejmé, akým spôsobom bola stanovená hluková záťaž a aký postup bol použitý pre variant V1 (spomenuté už v predošlom).

Pre variant V2 je uvedené, že hluková záťaž bola stanovená postupom uvedeným v:

- Metodických pokynoch pre výpočet hladín hluku z dopravy (VUVA 1991) a jej novely (1996),
- „Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy“ (Liberko, M. RNDr., edícia PLANETA 2005, MŽP ČR).

V texte je uvedené, že posúdenie hlukových pomerov, v bolo urobené aj v zmysle zákona NR SR č. 355/2007 Z.z. a vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. (v platnom znení).

S ohľadom na dátum predkladania správy zámeru, október 2016, je potrebné, aby stanovenie hlukovej záťaže z pôsobenia cestnej dopravy po cestných komunikáciách (diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I. triedy) bolo robené podľa postupu uvedené v Technické podmienky TP066 (pôvodné označenie TP03/2013) vydaného Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR v roku 2013 a nie podľa postupu, aký bol použitý v uvedenej hlukovej štúdii. Aj hodnotenie pôsobenia hluku z cestnej dopravy nebolo urobené v tejto štúdii v plnom rozsahu v súlade s platnou legislatívou na ochranu a podporu verejného zdravia v SR (čo bolo v rámci pripomienkovania EIA uvedené, ale posudzovateľ ani MŽP SR to vo svojom záverečnom stanovisku nezohľadnilo). S ohľadom na uvedené je potrebné predložiť minimálne hlukovú štúdiu pre variant V1, na ktorú sa odkazuje text zámeru.

V ďalšom stupni spracovania dokumentácie pre posudzovanie vplyvov zámeru a jeho realizácie predložiť hlukovú štúdiu pre variant V1, na ktorú sa v texte „predloženého zámeru“ odkazuje, ale nebola predložená. Pri realizácii variantu V1 realizovať minimálne protihlukové opatrenia uvedené pre tento variant, ale pred realizáciou predložiť na posúdenie a prerokovanie konkrétne technicko-akustické parametre navrhnutých protihlukových opatrení.

V prípade realizovania **variantu V2** v ďalšom stupni spracovania dokumentácie pre posudzovanie vplyvov zámeru na životné prostredie tak, ako je uvedené na strane 64 „zámeru“, spracovať novú hlukovú štúdiu (stanovenie a hodnotenie hlukovej záťaže z pôsobenia cestnej dopravy po uvedenom úseku diaľnice D4), ktorá bude vypracovaná v súlade s platnou legislatívou na ochranu a podporu verejného zdravia a platnými predpismi MDVaRR SR, ktoré sa zoberajú hodnotením a stanovením hlukovej záťaže z dopravy po cestných komunikáciách (TP 066 MDVaRR SR).

Podobný problém ako pri hodnotení hlukovej záťaže je aj pri hodnotení okolia diaľnice D4 v zámere znečistením ovzdušia plynými a pevnými aerosólmi. Ani pre toto hodnotenie nie sú predložené príslušné správy (emisné rozptylové štúdie). Z opisu v texte správy zámeru nie je zrejmé, akým spôsobom boli stanovené znečisťujúce látky v ovzduší z cestnej dopravy po sledovanom úseku diaľnice D4.

V texte správy zámeru je uvedené na strane 62, že pre variant V1 bola emisná štúdia spracovaná podľa „celoštatnej metodiky na výpočet znečistenia ovzdušia zo stacionárnych a mobilných zdrojov“. Podľa dostupných podkladov ale v SR nie je vydaný žiadny právny ani iný záväzný predpis, ktorý by stanovoval spôsob pri predikovaní „znečistenia ovzdušia zo stacionárnych a mobilných zdrojov“.

V správe je ďalej uvedené, že boli hodnotené znečisťujúce látky CO (oxid uhoľnatý), NOx (suma oxidov dusíka) a benzén. Na základe uvedeného je možné predpokladať, že vôbec neboli stanovené a hodnotené pevné častice PM10 a PM2,5, čo sú v súčasnosti najzávažnejšie znečisťujúce látky, najmä pri vozidlách s pohonnými jednotkami riešenými vznetovým spaľovacím motorom. Tieto sú takmer výlučne v súčasnosti používané pri nákladných vozidlách. V správe je uvedené, že v budúcnosti bude narastať podiel nákladnej dopravy. Z uvedeného je preto závažným nedostatkom, že tieto škodliviny neboli v uvedených emisných štúdiách hodnotené.

Na konci kapitoly IV.3.2.2. na str. 72 je uvedené, že:

„Tieto lokality sú dostatočne vzdialené od zastavaných častí obcí a nebudú prekračovať hygienické limity ani vo vzťahu k obyvateľom, ani vo vzťahu k vegetácii.“

Nesúhlasíme s tvrdením, že lokality vzdialené len 150 m od obývaného územia sú „dostatočne vzdialené“.

S pozdravom



Obec Marianka
Peter Hasoň
starosta obce