

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

## **ZÁVEREČNÉ STANOVISKO**

Číslo: 48/2022-1.7/ac  
21563/2022

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

#### **1. Názov**

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

#### **2. Identifikačné číslo**

35 919 001

#### **3. Sídlo**

Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

## II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

### 1. Názov

Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica

### 2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“ (ďalej aj „navrhovaná činnosť“ alebo „NČ“) je výstavba, ktorá je neoddeliteľnou súčasťou celej diaľnice D4 a vyriešenie dopravných problémov s nedostatočnou kapacitou cestnej siete a s tranzitnou dopravou hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a príslušných obcí. Prínosom navrhovanej činnosti bude vyriešenie dopravnej obsluhy dotknutého územia a zníženie trvania dopravnej špičky, ako aj kolízií a nehodovosti v zastavaných častiach dotknutých obcí a na cestách I. a II. triedy, čo zabezpečí zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky.

### 3. Užívateľ

Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava a dopravná verejnosť

### 4. Umiestnenie

Kraj:	Bratislavský
Okres :	Bratislava, Pezinok, Malacky
Katastrálne územie:	Bratislava: Rača, Vajnory, Záhorská Bystrica
	Pezinok: Svätý Jur
	Malacky: Stupava, Marianka, Borinka, Mást I, Mást II, Mást III, Hrubé Lúky

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

Termín začiatku výstavby: 2023  
Termín ukončenia výstavby: 2030  
Termín ukončenia prevádzky: nie je stanovený

### 6. Stručný popis technického a technologického riešenia

Trasa diaľnice D4, ktorej súčasťou je aj navrhovaná činnosť, vytvára obchvatovú komunikáciu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava (ďalej len „hlavné mesto“ alebo „hlavné mesto Bratislava“), ktorá je následne prepojená s novým hraničným priechodom Slovenska s Rakúskom prostredníctvom budúcej rakúskej rýchlostnej cesty S8, na diaľničnú sieť Európskej únie. Prechádzať bude z rovinného územia Podunajskej nížiny na juhu, tunelom popod Malé Karpaty do Záhorskej nížiny ku križovatke Záhorská Bystrica.

V rámci výpočtu dopravných záťaží dotknutého územia boli predmetom posudzovania nasledovné rozdielne varianty riešenia prechodu cez Malé Karpaty:

- Varianty V1, V2, V3, V3a: tunel Karpaty v trase Rača - Záhorská Bystrica.
- Variant V4: vnútorný mestský dopravný polokruh v trase Galvaniho - Krasňany - Lamač (tunel, l = 7300 m).
- Variant V5: v trase štátnej cesty II/503 Pezinok - Pernek - Malacky (tunel dĺžky 6640 m).
- Variant V6: križovatka Rača - Lamač, (tunel dĺžky 11 506 m).

Z dopravného hľadiska boli tieto varianty, na základe získaných výsledkov rozdelené do dvoch veľkých skupín:

Do prvej skupiny boli zaradené varianty V4, V5 a V6, ktorých umiestnenie v záujmovom území:

- a) neponúka možnosť logického pokračovania z predchádzajúceho úseku Diaľnice D4 BA Jarovce - BA Rača, (variant V4, V6), ako aj nasledovného zrealizovaného úseku mimoúrovňovej križovatky (ďalej len „MÚK“) Stupava juh,
- b) stráca sa priame napojenie na budúcu rýchlostnú cestu S8 do Rakúska, cez v súčasnosti vybudovaný úsek D4 Bratislava, Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves, pôvodne budovaný ako stavba D2 Križovatka Stupava – juh, v súčasnosti prevádzkovaný v polovičnom profile; (variant V4, V6),
- c) neakceptuje dlhodobu pripravovanú medzištátnu strategickú sieť regionálnych a nadregionálnych dopravných vzťahov do severozápadného sektoru mesta, Záhoria, Rakúska a Česka, v súvislosti s dlhodobu pripravovaným medzištátnym diaľničným okruhom v trase D4, S8, A4, A6, (variant V4, V5, V6),
- d) odpovedá funkcii nadregionálnej štátnej cesty v rámci Bratislavského samosprávneho kraja, bez významnejšieho dopravného vplyvu pre východné urbanizované zóny hlavného mesta (variant V5),
- e) predstavuje významne negatívny vplyv na urbanizované zóny (variant V4), z dôvodu:
  - e1) ich umiestnenia v priamo v intraviláne hlavného mesta Bratislava,
  - e2) potreby rozsiahlych asanácií budov občianskej vybavenosti,
  - e3) vyvolaných investícií vo forme preložiek infraštruktúry a inžinierskych sietí.

Do druhej skupiny boli zaradené varianty V1, V2, V3 a V3a, ktorých umiestnenie v záujmovom území:

- a) akceptuje dlhodobu pripravovanú medzištátnu strategickú sieť regionálnych a nadregionálnych dopravných vzťahov do severozápadného sektoru mesta, Záhoria, Rakúska a Česka v súvislosti s dlhodobu pripravovaným medzištátnym diaľničným okruhom v trase D4, S8, A4, A6, (variant V1, V2, V3, V3a),
- b) je logickým pokračovaním predchádzajúceho úseku Diaľnice D4 BA Jarovce - BA Rača,
- c) zabezpečuje plynulé vedenie diaľnice D4 diaľničným tunelom, cez v súčasnosti už vybudovaný úsek križovatky D2/D4, v smere na Rakúsko a prepojenie na tamojšiu budúcu rýchlostnú cestu S8,
- d) na seba nakumuluje dopravné zaťaženie, ktoré je reprezentované tranzitnou a vonkajšou zdrojovou dopravou, s malým podielom vnútromestskej dopravy,
- e) rapídne eliminujú nasledovné predpokladané negatívne vplyvy budúcej prevádzky diaľnice na intravilán dotknutých urbanizovaných zón (variant V3, V3a):
  - e1) hluk a vibrácie,
  - e2) vizuálny impakt,
  - e3) fragmentácia územia.

MŽP SR z hľadiska dopravného, urbanistického, technického, ako aj z hľadiska dlhodobu pripravovanej medzištátnej strategickej siete regionálnych a nadregionálnych dopravných vzťahov a na základe výsledkov získaných z technického a dopravného posúdenia všetkých variantov (V1, V2, V3, V3a, V4, V5, V6,) konštatuje, že pre navrhovanú činnosť sú najvýhodnejšie varianty V1, V2, V3 a V3a (vyššie zaradené do druhej skupiny), ktoré boli podrobnejšie vyhodnotené v správe o hodnotení navrhovanej činnosti. Predmetné varianty (V1, V2, V3 a V3a) sú navrhované s realizáciou tunela Karpaty. Navzájom sa odlišujú celkovou dĺžkou, výškovým riešením úrovňového kríženia diaľnice D4 pod/nad Bratislavskou cestou I/2, napojením a počtom vetracích šachiet.

## VARIANT 0

Je stav, ktorý by v posudzovanom území nastal, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala. Tvoria ho jestvujúca, už v súčasnosti preťažená cestná sieť vytvorená diaľnicami D1 a D2, cestami prvej triedy I/2, I/61, I/63, cestami druhej triedy II/502, II/572 a cestami nižších kategórií.

## VARIANT V1

Začiatok riešeného úseku (km 0,000) navrhovanej činnosti začína severovýchodne od mestskej časti Bratislava Rača (severne od obce Vajnory), kde v staničení 4,400 km diaľnice D4 (MÚK Rača) predchádzajúceho úseku nadväzuje na realizovaný úsek diaľnice D4 Bratislava „Ivanka Sever - Rača“, ktorý je súčasťou diaľničného obchvatu hlavného mesta Bratislava. Poloha východného tunelového portálu tunela Karpaty je situovaná s ohľadom na umiestnenie MÚK cestou II/502 a možnosťami smerového a najmä výškového vedenia diaľnice D4 kategórie D 26,5 pre návrhovú rýchlosť 120 km/h (100 km/h v tuneli), v terénnej depresii Račieho potoka, pod východnými svahmi Vajnorskej hory. Trasa diaľnice D4 vstupuje do horninového prostredia na východných svahoch Malých Karpát s polomerom smerového oblúka 3 900 m.

Nadväzujúci úsek dvojrúrového tunela Karpaty so smerovo rozdelenou dopravou je vedený v priamej osi diaľnice D4, s dĺžkou 7 935 m, pričom niveleta tunela stúpa s pozdĺžnym sklonom 0,70 % po staničení 6,633 km, odkiaľ klesá so sklonom 0,70 % až po Západný portál.

Vyústenie tunela Karpaty celkovej dĺžky 10 980 m je navrhnuté v km 11,220 km diaľnice D4, severozápadne od obce Marianka. Zvyšný úsek diaľnice D4 (v dĺžke cca 1,00 km) bude vedený v násype v pravotočivom smerovom oblúku (s klesaním 0,70 %), až po mostný objekt dĺžky 94 m, pomocou ktorého bude diaľnica D4 prechádzať ponad štátnu cestu I/2. Predmetný úsek diaľnice D4 končí v MÚK Záhorská Bystrica, kde sa napája na už zrealizovaný nasledujúci úsek diaľnice D4 Bratislava, Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves, pôvodne budovaná ako stavba D2 Križovatka Stupava juh, ktorá je v súčasnosti prevádzkovaná v polovičnom profile.

Variant V1 zachováva nadúrovňové vedenie diaľnice D4 nad štátnou cestou I/2.

V oboch tunelových rúrach (ľavej južnej a pravej severnej tunelovej rúre) je navrhnuté pozdĺžne vetranie, ktoré bude podporené výkonom podstropných ventilátorov. Súčasne je navrhnuté bodové odsávanie znečisteného vzduchu a dymu, ktoré bude zabezpečené pomocou troch vertikálnych vetracích šachiet umiestnených cca v štvrtinách dĺžky tunela. Vzduchotechnické centrály budú umiestnené na povrchu terénu nad tunelom.

Súčasťou posudzovaného úseku navrhovanej činnosti bude dobudovanie MÚK Záhorská Bystrica. Ide o križovatku deltovitého tvaru, ktorá bude doplnená iba o dve vratné vetvy v severnom a juhozápadnom kvadrante.

Celková dĺžka variantu V1 je 12,417 km, z toho dĺžka tunela Karpaty je 10 980 m. Počet vetracích šacht 3 ks, 1 MÚK 2 mostné objekty a 1 527 m protihlukových clôn.

## VARIANT V2

Začiatok riešeného úseku (km 0,000 variant V2) navrhovanej činnosti začína severovýchodne od mestskej časti Bratislava Rača (severne od obce Vajnory), kde v staničení 4,400 km diaľnice D4 (MÚK Rača) predchádzajúceho úseku nadväzuje na realizovaný úsek diaľnice D4 „Ivanka Sever - Križovatka Rača“, ktorý je súčasťou diaľničného obchvatu hlavného mesta Bratislava. Poloha východného tunelového portálu tunela Karpaty je situovaná s ohľadom na umiestnenie MÚK s cestou II/502 a možnosťami smerového a najmä výškového vedenia diaľnice D4? kategórie D 26,5 pre návrhovú rýchlosť 120 km/h (100 km/h v tuneli), v terénnej depresii Račieho potoka, pod východnými svahmi Vajnorskej hory. Trasa diaľnice

D4 vstupuje do horninového prostredia na východných svahoch Malých Karpát s polomerom smerového oblúka 3 900 m.

Nadväzujúci úsek dvojrúrového tunela Karpaty so smerovo rozdelenou dopravou je vedený v priamej osi diaľnice D4, s dĺžkou 7 935 m, pričom niveleta tunela stúpa s pozdĺžnym sklonom 0,40 % po staničenie 9,396 km, odkiaľ klesá so sklonom 1,720 %, až po Západný portál.

Vyústenie tunela Karpaty celkovej dĺžky 10 500 m je navrhnuté v km 10,800 km diaľnice D4, severne od obce Marianka. Zvyšný úsek diaľnice D4 (v dĺžke cca 1,570 km) bude vedený v záreze a na násypovom telese v tesnom dotyku s intravilánom obce Marianka. Trasa diaľnice D4 bude klesať až po mostný objekt dĺžky 94 m, pomocou ktorého bude diaľnica D4 prechádzať ponad štátnu cestu I/2. Posudzovaný úsek diaľnice končí v MÚK Záhorská Bystrica, kde sa napája na už zrealizovaný nasledujúci úsek diaľnice D4 Bratislava, Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves, pôvodne budovaný ako stavba D2 Križovatka Stupava juh, ktorá je v súčasnosti prevádzkovaná v polovičnom profile.

Variant V2 zachováva nadúrovňové vedenie diaľnice D4 nad štátnou cestou I/2.

Celková dĺžka variantu V2 je 12,417 km s tunelom dĺžky 10 500 m. Počet vetracích šacht 1 ks, 1 MÚK 2 mostné objekty a 1 882 m protihlukových clôn.

#### VARIANT V3

Začiatok riešeného úseku (km 0,000 variantu V3) navrhovanej činnosti začína severovýchodne od mestskej časti Bratislava Rača (severne od obce Vajnory), kde v staničení 4,400 km diaľnice D4 (MÚK Rača) predchádzajúceho úseku nadväzuje na realizovaný úsek diaľnice D4 „Ivanka Sever - Križovatka Rača, ktorý je súčasťou diaľničného obchvatu hlavného mesta Bratislava. Poloha východného tunelového portálu tunela Karpaty je situovaná s ohľadom na umiestnenie MÚK s cestou II/502 a možnosťami smerového a najmä výškového vedenia diaľnice D4? kategórie D 26,5 pre návrhovú rýchlosť 120 km/h (100 km/h v tuneli) v terénnej depresii Račieho potoka, pod východnými svahmi Vajnorskej hory. Trasa diaľnice D4 vstupuje do horninového prostredia na východných svahoch Malých Karpát s polomerom smerového oblúka 3 900 m.

Nadväzujúci úsek dvojrúrového tunela Karpaty, so smerovo rozdelenou dopravou, je vedený v priamej osi diaľnice D4, s dĺžkou 7 935 m, pričom niveleta tunela stúpa s pozdĺžnym sklonom 0,70 % po staničenie 6,140 km, odkiaľ klesá so sklonom 0,70 % až po Západný portál.

Vyústenie tunela Karpaty celkovej dĺžky 11 760 m je navrhnuté v km 12,000 km diaľnice D4, severozápadne od obce Marianka. Zvyšný úsek diaľnice D4 (v dĺžke cca 0,200 km) bude vedený v záreze s klesaním 0,70 %, až k miestu križovania s cestou I/2, kde bude diaľnica D4 pomocou presypanej železobetónovej konštrukcie (napr. ako: „Zelený most nad Diaľnicou D4“) podchádzať štátnu cestu I/2 (MÚK Záhorská Bystrica). V nasledujúcom úseku diaľnice D4 Bratislava, Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves, budovaný ako stavba D2 križovatka Stupava juh, dôjde v dĺžke cca 1,020 km, k úprave nivelety jestvujúceho polprofilu diaľnice D4 (až po začiatok výškového oblúku k MÚK Stupava). Predmetný úsek diaľnice D4 končí v staničení 12,417 km variantu V3, čo predstavuje začiatok výškového oblúku pre stúpanie nivelety diaľnice k MÚK Stupava (D4/D2).

Variant V3 diaľnice D4 križuje štátnu cestu I/2 podúrovňovo.

Ukončenie úseku variantu V3 v staničení 13,241 km, okrem iného vyžaduje nevyhnutné technické úpravy nasledujúceho úseku diaľnice D4 Záhorská Bystrica - Devínska Nová Ves, ako aj komplexné prebudovanie MÚK Záhorská Bystrica, vrátane:

- zmeny úrovne križovania. Variant V3 bude podchádzať štátnu cestu I/2 a zároveň bude niveleta štátnej cesty v úseku MÚK Záhorská Bystrica zdvihnutá cca o 7 m;
- vybudovania výjazdových ramien deltovitej MÚK Záhorská Bystrica (od Stupavy až do Záhorskej Bystrice) v nových výškových úrovniach;
- odstránenia kolíznych bodov (križovanie dopravných prúdov) v mieste styku ramien deltovitej križovatky a štátnej cesty I/2 a ich nahradenie kruhovými objazdmi;
- zrušenia križovania „starej Mariánskej cesty“ s budúcim telesom diaľnice D4 a jej priame zapojenie do MÚK Záhorská Bystrica;
- dočasnej realizácie dopravného zúženia a prevedenia dopravy z plného profilu diaľnice D4 (4-pruhu) do polprofilu diaľnice D4 (2-pruhu).

Celková dĺžka variantu V3 je 13,241 km, z toho dĺžka tunela je 11 760 m. Počet vetracích šacht 3 ks, 1 MÚK 1 mostný objekt. Nevyžaduje protihlukové clony.

#### VARIANT V3a

Smerové a výškové vedenie variantu V3a je totožné s variantom V1. Vyústenie tunela Karpaty celkovej dĺžky 11 760 m je navrhnuté v km 12,000 km diaľnice D4 severozápadne od obce Marianka. Zvyšný úsek diaľnice D4 (v dĺžke cca 0,200 km) bude vedený na násype až po mostný objekt dĺžky 94 m, pomocou ktorého bude diaľnica D4 prechádzať ponad štátnu cestu I/2. Predmetný úsek diaľnice D4 končí v MÚK Záhorská Bystrica, kde sa napája na už zrealizovaný nasledujúci úsek diaľnice D4 MÚK Stupava Juh - MÚK D4/D2.

Variant V3a zachováva nadúrovňové vedenie diaľnice D4 nad štátnou cestou I/2.

Ukončenie úseku variantu V3a v staničení 12,417 km, vyžaduje nevyhnutné technické úpravy nasledujúceho úseku diaľnice D4 Záhorská Bystrica - Devínska Nová Ves. Diaľničná MÚK Záhorská Bystrica je navrhnutá ako deltovitá križovatka s dvomi kruhovými objazdmi. Celková dĺžka variantu V3a je 12,417 km, z toho dĺžka tunela 11 760 m. Počet vetracích šacht 3 ks, 1 MÚK, 1 mostný objekt a 590 m protihlukových clôn.

Varianty V1, V2, V3, V3a sa od seba líšia len pozíciou definitívneho západného portálu tunela, čo má vplyv na zmenu dĺžky hĺbených úsekov tunela pri západnom portáli a v MÚK Záhorská Bystrica, kde sa napája na už zrealizovaný nasledujúci úsek diaľnice D4 Bratislava, Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves, pôvodne budovaná ako stavba D2 Križovatka Stupava juh, ktorá je v súčasnosti prevádzkovaná v polovičnom profile.

Tieto podrobnejšie vyhodnotené varianty spĺňajú pôvodné zameranie trasovania diaľnice D4, ako veľkého diaľničného okruhu okolo miest Viedeň a Bratislava, ktorý by mal zásadný dopravný význam v tomto priestore a mal by zabezpečovať nadregionálnu a medzištátnu automobilovú dopravu. Zároveň by mal výrazne podporiť aj regionálne vzťahy východ - západ v zázemí hlavného mesta Bratislava.

**Tabuľka 1:** Porovnanie základných technických parametrov variantov V1, V2, V3, V3a navrhovanej činnosti

Technické parametre	Variant V1	Variant V2	Variant V3 (Podúrovňové križovanie I/2)	Variant V3a (Nadúrovňové križovanie I/2)
Celková dĺžka úseku	12,417 km	12,417 km	13,241 km	12,417 km
Celková dĺžka tunela KARPATY	10 980 m	10 500 m	11 760 m	11 760 m
Dĺžka hĺbeného tunela pri VP	140 m (STR/PTR)	50 m	140 m	140 m
Dĺžka razeného tunela	10 050 m (STR/PTR)	9 900 m	10 050 m	10 050 m

Dĺžka hĺbeného tunela na ZP	790 m (STR/PTR)	550 m	1 570 m	1 570 m
Počet vetracích šachtiet (ks) / celkový súčet hĺbky (m)	3 ks / 165+215+120= 50m	1 ks / 197 m	3 ks / 155+200+140= 495m	3 ks / 155+200+140 = 495m
Kategória diaľnice D4	D26,5 / 120	D26,5 / 120	D26,5 / 120	D26,5 / 120
Kategória tunela	2T - 8,0 / 100	2T - 8,0 / 100	2T - 8,0 / 100	2T - 8,0 / 100
MÚK	1 ks	1 ks	1 ks	1 ks
Mostné objekty	2 ks	2 ks	1 ks	1 ks
Prístupové komunikácie k vetracím šachtám tunela (počet ks / celková dĺžka (m) / plocha (m <sup>2</sup> ))	3 ks / 6,20 km /134 200 m <sup>2</sup>	1 ks / 5 km /88 400 m <sup>2</sup>	3 ks / 12 km /225 200 m <sup>2</sup>	3 ks / 12km /225 200 m <sup>2</sup>
Preložky poľných ciest na východnom portály (VP) tunela počet (ks) / dĺžka (m)	1 ks / 75 m	2 ks / 75 m	2 ks / 75 m	2 ks / 75 m
Preložky poľných ciest na západnom portály (ZP) tunela počet (ks) / dĺžka (m)	3 ks / 935 m	3 ks / 850 m	3 ks / 910 m	3 ks / 910 m
Preložky inžinierskych sietí	Preložka VN na ZP (km 11,930 osi D4)	Preložka VN na ZP (km 11,930 osi D4)	Preložka VN na ZP (km 11,930 osi D4)	---
Záber PPF - trvalý záber (teleso diaľnice, VŠ a prístupové cesty k nim)	42,202 ha	43,69 ha	55,69 ha	55,69 ha
Záber LP – trvalý*	9,43 ha	8,24 ha	14,51 ha	14,51 ha
Dočasný záber pôdy z nakladania s rúbaninou	50,26 ha, z toho 3,58 ha lesná pôda	50,26 ha, z toho 3,58 ha lesná pôda	50,26 ha, z toho 3,58 ha lesná pôda	50,2 ha, z toho 3,58 ha lesná pôda
Trvalý záber pôdy z nakladania s rúbaninou	98,848 ha, z toho 8 ha lesná pôda	98,848 ha, z toho 6,8 ha lesná pôda	98,848 ha, z toho 6,8 ha lesná pôda	98,848 ha, z toho 6,8 ha lesná pôda
Objem rúbaniny z tunela Karpaty pri TMB metóde (s koeficientom nakyprenia 1,35)	4 430 000 m <sup>3</sup>	4 030 000 m <sup>3</sup>	5 320 000 m <sup>3</sup>	4 593 000 m <sup>3</sup>

Objem rúbaniny z tunela Karpaty pri NRTM metóde (s koeficientom nakyprenia 1,35)	3 562 000 m <sup>3</sup>	3 125 000 m <sup>3</sup>	4 370 000 m <sup>3</sup>	3 562 000 m <sup>2</sup>
Protihlukové opatrenia – protihlukové clony (PHC)	512m / 2,5m 910m / 5,5m 105m / 3,0m Spolu PHC: 1 527m	480m / 3,0m 1 340m / 5,5m 62m / 3,0m Spolu PHC: 1 882 m	Variant V3 nevyžaduje realizáciu PHC	PHC: 540m/2,0m Spolu PHC: 540 m

\* V1,V2,V3 a V3a sú prepojené po existujúcich cestách. Pri lesných cestách nie je pravidlom majetkovoprávne vysporiadanie - zábery trvalé a dočasné budú len lokality vlastných vetracích šácht (vrátane staveniska) a krátkych prístupov z lesných ciest.

POZNÁMKA: V prípade razenia kontinuálnou metódou pomocou plnoprofilového raziaceho stroja (TBM) bude priemer známy po výbere zhotoviteľa stavby. Trasa prístupových komunikácií k vzduchotechnickým (ďalej len „VZT“) centrálam bude v maximálnej miere využívať jestvujúce lesné a poľné cesty, ktorých úprava z hľadiska: smerového a výškového vedenia, šírkového usporiadania a skladby vozovky, bude predmetom ďalších stupňov dokumentácie.

Tunel Karpaty, ktorý je ťažiskovým objektom navrhovanej činnosti podchádza výbežok Karpatského masívu. Tunelová rúra bude rozdelená na úseky budované razením a hĺbením. Hĺbené úseky budú realizované v otvorenej stavebnej jame na oboch portáloch, ktoré budú následne zasypané. Povrch zásypov bude rekultivovaný zatrávením a vhodnou výsadbou kríkov a drevín tak, aby charakter prírodného prostredia bol zachovaný.

Technologický postup budovania razených úsekov pravej severnej a ľavej južnej tunelovej rúry tunela Karpaty bol z hľadiska technického, ekonomického a ekologického navrhnutý v rámci navrhovanej činnosti pre všetky varianty (V1, V2, V3, V3a) v dvoch nasledovných alternatívach:

- *Variant A:* Aplikácia TBM metódy. Pri výrube tunela bude postupne horninový masív rozpojovaný rotačným pohybom frézovej (raziacej) hlavy, ktorá je vybavená reznými a valivými dlátami, rozpojená hornina bude padať na hlavu raziaceho stroja, odkiaľ bude rôznymi dopravníkmi transportovaná von z tunela. Priemerná dĺžka doby razenia tunelových rúr bude 22 mesiacov, tzn. celková dĺžka výstavby sa predpokladá na 5,6 roka.
- *Variant B:* Aplikácia cyklickej metódy razenia, v zmysle zásad novej rakúskej tunelovacej metódy (NRTM) s použitím mechanického rozpojovania menej pevných a navetralých hornín pomocou tunelbagra, ktorá je založená na pravidelnom opakovaní jednotlivých pracovných cyklov rozpojovania horniny, odťažby rúbaniny a následného zaistenia výrubu vystrojovacími prvkami. Pevné horniny sa rozpoja trhacími prácami – riadeným odstreľom v priortálových oblastiach. Priemerná dĺžka doby razenia tunelových rúr je 44 mesiacov, tzn. celková dĺžka výstavby sa predpokladá na 7,6 roka.

## LOKALITY NA NAKLADANIE S RÚBANINOU

### **Západný portál – lokalita A a B**

*Lokalita A* – sa nachádza severozápadne od doteraz zastavanej časti obce Marianka. Bude sa nachádzať v zábere stavby a bude slúžiť ako dočasná depónia na nakladanie s rúbaninou. Na lokalite A je uvažovaná realizácia spätných násypov a zásypov na západnom úseku hĺbenej časti tunela Karpaty a remodelácia terénu za účelom začlenenia presypaného tunela do krajiny.



*Lokalita B* – trvalá (variant A), kde bude rúbanina využitá na remodeláciu terénu alebo ako dočasná depónia materiálu (variant B) pre jeho následné využitie na vytvorenie presypaných tunelov na diaľnici D2. Táto lokalita zostane vo vlastníctve pôvodných vlastníkov, pôjde o dočasný záber stavby. K podrobnejšiemu technickému riešeniu, ako aj riešeniu nadväzujúcich majetkovoprávných vzťahov, pristúpi spoločnosť Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava (ďalej len „navrhovateľ“) až na základe odporúčaného variantu.

(Pomenovanie a umiestnenie lokalít je uvedené v zmysle doplňujúcich údajov doručených spracovateľovi odborného posudku navrhovateľom listom č. 4510/25974/30101/2021 zo dňa 26. 04. 2021).

### **Východný portál (km 0,383 000 v osi diaľnice D4)**

Poloha východného tunelového portálu tunela Karpaty je situovaná s ohľadom na umiestnenie MÚK s cestou II/502, v terénnej depresii potoka Javorník, pod východnými svahmi Vajnorskej hory, na juhozápadnom okraji katastrálneho územia mesta Svätý Jur.

### **Lokality mimo záber stavby:**

*Lokalita C* – dočasná depónia materiálu – nachádza sa v katastrálnom území mestskej časti Bratislavy – Devínskej Novej Vsi. V súčasnosti je plocha využívaná ako orná pôda.

*Lokalita D* – (km 40,100 – 39,250 v osi diaľnice D2) sa nachádza v katastrálnom území obce Lozorno, v južnej časti. Hĺbený tunel Karpaty je navrhovaný s dĺžkou 850 m.

*Lokalita E* – (km 45,350 – 45,750 v osi diaľnice D2) sa nachádza v katastrálnom území obce Stupava v severnej časti. Hĺbený tunel Karpaty je navrhovaný s dĺžkou 400 m.

*Lokalita F* – (km 47,500 – 46,600 v osi diaľnice D2) sa nachádza v katastrálnom území obce Stupava v južnej časti. Hĺbený tunel Karpaty je navrhovaný s dĺžkou 900 m.

*Lokalita G* – (km 55,700 – 57,050 v osi diaľnice D2) sa nachádza v katastrálnom území mestskej časti Bratislava, Lamač. Hĺbený tunel Karpaty je navrhovaný s dĺžkou 1 350 m.

*Lokalita H* – (km 70,050 – 70,400 v osi diaľnice D2) sa nachádza v katastrálnom území mestskej časti Bratislava, Jarovce. Hĺbený tunel Karpaty je navrhovaný s dĺžkou 350 m.

*Lokalita L* – (km 53,300 – 54,400 v osi diaľnice D2) sa nachádza v katastrálnom území mestskej časti Bratislava, Záhorská Bystrica, hĺbený tunel Karpaty je navrhovaný s dĺžkou 1 100 m.

### **MÚK**

Súčasťou úseku navrhovanej činnosti bude riešené dobudovanie MÚK Záhorská Bystrica. Jedná sa o križovatku deltovitého tvaru, ktorá bude doplnená o dve vratné vetvy v severnom a juhozápadnom kvadrante, v prípade variantov V1, V2, V3 a V3a alebo bude napojená dvomi kruhovými objazdmi na cestu I/2.

### **ZARIADENIA STAVENISKA**

Pre všetky varianty navrhovanej činnosti (V1, V2, V3, V3a) sa navrhuje zriadenie jedného hlavného stavebného dvora – zariadenie staveniska (ďalej len „ZS“) a 4 podružných ZS.

Hlavné ZS bude zriadené na západnom portáli v blízkosti MÚK Záhorská Bystrica, resp. v blízkosti jamy pre razenie tunelových rúr. Prístupová cesta k ZS bude vedená v trase jestvujúcich poľných ciest od MÚK Záhorská Bystrica v tesnom súbehu s navrhovaným telesom diaľnice D4? a bude okrem iného slúžiť na odvoz rúbaniny na medziskládku.

Podružné ZS budú situované v tesnej blízkosti vstupu do jám tunela Karpaty a budú slúžiť len na činnosti súvisiace s výstavbou tunela Karpaty. Pôjde o:

- Podružný stavebný dvor pre východný portál tunela a prístupová cesta, ktorý bude umiestnený v priestore MÚK Rača.
- Podružný stavebný dvor pre vetráciu šachtu č. 1 a prístupová cesta, ktorý bude umiestnený v blízkosti vyústenia vetracej šachty č. 1.
- Podružný stavebný dvor pre vetráciu šachtu č. 2 a prístupová cesta, ktorý bude umiestnený v blízkosti vyústenia vetracej šachty č. 2.
- Podružný stavebný dvor pre vetráciu šachtu č. 3 a prístupová cesta, ktorý bude umiestnený v blízkosti vyústenia vetracej šachty č. 3.

### III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

#### 1. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovaná činnosť je podľa prílohy č. 8 k zákonu č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o posudzovaní“ alebo „zákon“) zaradená nasledovne:

#### 13. Doprava a telekomunikácie

Pol. Číslo	Činnosť, objekty a zariadenia	Prahové hodnoty	
		Časť A (povinné hodnotenie)	Časť B (zistovacie konanie)
1.	Diaľnice a rýchlostné cesty vrátane objektov	bez limitu	

Zámer navrhovanej činnosti vypracovala pre navrhovateľa, v októbri 2016 spoločnosť Dopravoprojekt a.s., Bratislava, divízia Bratislava I, Kominárska 141/2,4, 832 03 Bratislava, IČO: 31 322 000. Zámer navrhovanej činnosti doručil podľa § 22 zákona o posudzovaní navrhovateľ na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len „MŽP SR“) listom zo dňa 31. 10. 2016 (doručené dňa 08. 11. 2016).

MŽP SR, ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 a § 2 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) v spojení s § 54 ods. 2 písm. k) zákona o posudzovaní (ďalej len „príslušný orgán“), oznámil listom č. 8356/2016-1.7/rs zo dňa 15. 11. 2016, že dňom doručenia zámeru navrhovanej činnosti začalo podľa § 18 správneho poriadku správne konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie.

MŽP SR, ako príslušný orgán, zároveň týmto listom, podľa § 23 ods. 1 zákona o posudzovaní, zaslalo predložený zámer prostredníctvom informácie o zverejnení na webovom sídle MŽP SR, na adrese:

[https://www.enviroportal.sk/sk\\_SK/eia/detail/dialnica-d4-bratislava-rača-záhorská-bystrica-](https://www.enviroportal.sk/sk_SK/eia/detail/dialnica-d4-bratislava-rača-záhorská-bystrica-) ,

povoľujúcim orgánom, dotknutým orgánom, rezortnému orgánu a dotknutým obciam.

K zámeru bolo doručených 73 stanovísk, z toho bolo 6 od dotknutých obcí, 17 stanovísk od dotknutých orgánov, povoľujúcich orgánov, rezortného orgánu a 50 stanovísk bolo od širokej verejnosti.

Pre navrhovanú činnosť bol podľa § 30 zákona o posudzovaní určený rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti č. 2349/2017-1.7/rs zo dňa 05. 01. 2017 (ďalej len „rozsah hodnotenia“). Rozsah hodnotenia bol určený na základe preštudovania doručeného zámeru a s prihliadnutím na doručené stanoviská k zámeru a po prerokovaní návrhu rozsahu hodnotenia, ktoré sa konalo dňa 05. 01. 2017 o 10:00 h v budove Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky.

Stanoviská, doručené na MŽP SR k rozsahu hodnotenia podľa § 30 ods. 6 zákona o posudzovaní, ktoré mohla dotknutá obec, dotknutý samosprávny kraj, dotknutý orgán a ďalšie osoby doručiť do 10 pracovných dní od zverejnenia rozsahu hodnotenia podľa § 30 ods. 5 zákona o posudzovaní boli zaslané navrhovateľovi listom č. 2349/2017-1.7/rs, 7946/2017 zo dňa 17. 02. 2017.

Správu o hodnotení navrhovanej činnosti (ďalej aj „správa o hodnotení“) podľa prílohy č. 11 zákona a na základe určeného rozsahu hodnotenia vypracovala v novembri 2019 spoločnosť EP Projekt s. r. o., Mlynská 28, 040 01 Košice, IČO 45 432 694.

Navrhovateľ predložil správu o hodnotení podľa § 31 zákona na MŽP SR dňa 20. 12. 2019.

Súčasť správy o hodnotení tvorilo 30 grafických príloh (podrobne vymenované na str. 363 – 365 správy o hodnotení) a nasledovných 18 textový príloh:

- 1. Dopravno - inžinierske posúdenie, TAROSI c.c.,s.r.o. 08/2018;
- 2. Akustická štúdia pre stavbu Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica, Klub vo vibroakustike spol. s.r.o, Žilina.11/2019;
- 3. Rozptyľová štúdia pre obdobie prevádzky, ENVICONSULT spol. s.r.o., Žilina, 11/2019;
- 4. Primerané posúdenie vplyvov na územia NATURA 2000, P. Barančok a kol., 04/2019;
- 5. Prieskum a hodnotenie vplyvu na biotpy, P. Burda, P. Barančok, 04/2019;
- 6. Hodnotenie dopadov na verejné zdravie (HIA), J.Kočišová, 11/2019;
- 7. Multikriteriálne hodnotenie, J.Šáderová, 11/2019;
- 8. Posúdenie klimatických zmien a rizík, P. Šťastný, P. Burda, 09/2018;
- 9. Technická štúdia stavby Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica, TAROSI c.c.,s.r.o. 09/2015 a Orientačný inžiniersko geologický a hydrogeologický prieskum pre stavbu diaľnice D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica a Matematický model prúdenia podzemných vôd, HydroGep, s. r. o, 09/2015;
- 10. Predpokladaný vplyv jestvujúcej činnosti na jestvujúce vinohrady s dôrazom na možné ovplyvnenie exhalátmi, P. Burda a kol., 09/2018;
- 11. Orientačný dendrologický prieskum, P. Burda, 09/2018;
- 12. Migračné trasy živočíchov, P. Burda, 09/2018;
- 13. Technicko-ekonomická štúdia posúdenia vplyvu geológie na razenie tunela a porovnanie metód razenia, TAROSI c.c., s.r.o. 01/2019;
- 14. Projekt nakladania s rúbaninou, TAROSI c.c., s.r.o. 11/2019;
- 14a. Emisné posúdenie pre narábanie s rúbaninou pre Projekt Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica, AVEKOL spol. s r.o. Žilina, 11/2019;

- 14b. Hluková štúdia pre Projekt narábania s rúbaninou pre Diaľnicu D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica, AVEKOL spol. s.r.o., Žilina, 11/2019;
- 14c. Vyhodnotenie vplyvov na charakteristický vzhl'ad krajiny pre Projekt nakladania s rúbaninou Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica, AVEKOL spol. s.r.o. Žilina, 11/2019;
- 14d. Prírodovedná štúdia pre Projekt narábania s rúbaninou pre Diaľnicu D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica, AVEKOL spol. s.r.o., Žilina, 11/2019;
- 14e. Dendrologický prieskum pre Projekt narábania s rúbaninou pre diaľnicu D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica, AVEKOL spol. s.r.o. Žilina, 11/2019;
- 15. Doplnkové prieskumné práce k orientačnému IGHP, HydroGEP, s.r.o., Sliač, 10/2019;
- 16. Stanovisko VÚVH Bratislava vypracované v zmysle s ust. § 16a zákona o vodách, 2019;
- 17. Všeobecné netechnické záverečné zhrnutie (VNTZ);
- 18. Všeobecné netechnické záverečné zhrnutie v nemeckom jazyku.

## 2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

MŽP SR zaslalo správu o hodnotení na zaujatie stanoviska podľa § 33 ods. 1 zákona o posudzovaní listom č. 357/2020-1.7/rc, 124/2020 zo dňa 09. 01. 2019 nasledovným subjektom procesu posudzovania:

*Navrhovateľovi:*

1. Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 13.1.2020)

*Povoľujúcemu a dotknutému orgánu:*

2. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, odbor špeciálny stavebný úrad pre diaľnice, Námestie slobody č. 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
3. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Námestie slobody č. 6, P. O. Box 100, 810 05 Bratislava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
4. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, odbor cestnej infraštruktúry, Námestie slobody č. 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
5. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody č. 6. P.O. Box 100, 810 05 Bratislava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
6. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Agentúra správy majetku, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
7. Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, Sabinovská 16, P.O.BOX 106, 820 05 Bratislava 25 (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
8. Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
9. Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., odštepny závod Bratislava, Karloveská 2, 842 17 Bratislava
10. Obvodný banský úrad v Bratislave, Mierová 19, 821 05 Bratislava
11. Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru Bratislava, Radlinského 6, 811 07 Bratislava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)

12. Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta SR, Radlinského 6, 811 07 Bratislava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
13. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Bratislave, Ružinovská 8, 820 09 Bratislava
14. Okresný úrad Bratislava, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek kraja, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
15. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
16. Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
17. Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
18. Okresný úrad Bratislava, odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
19. Okresný úrad Bratislava, pozemkový a lesný odbor, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
20. Okresný úrad Pezinok, odbor starostlivosti o životné prostredie, M. R. Štefánika 15, 902 01 Pezinok (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
21. Okresný úrad Pezinok, odbor krízového riadenia, M. R. Štefánika 10, 902 01 Pezinok (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
22. Okresný úrad Pezinok, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Radničné námestie 9, 902 01 Pezinok (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
23. Okresný úrad Pezinok, pozemkový a lesný odbor, M. R. Štefánika 15, 902 01 Pezinok (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
24. Okresný úrad Malacky, odbor starostlivosti o životné prostredie, Záhorácka 2942/60A, 901 26 Malacky (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
25. Okresný úrad Malacky, pozemkový a lesný odbor, Záhorácka 2942/60A, 901 26 Malacky (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
26. Okresný úrad Malacky, odbor krízového riadenia, Záhorácka 2942/60A, 901 26 Malacky (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
27. Okresný úrad Malacky, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, ul. Záhorácka 2942/60A, 901 01 Malacky (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa: 10.1.2020)
28. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, TU
29. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia geológie a prírodných zdrojov, TU
30. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd, TU

Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie bolo podľa § 33 ods. 3 zákona zaslané:

*Dotknutej obci:*

31. Magistrát hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, odd. stratégie rozvoja mesta a tvorby územnoplánovacích dokumentov (OSRMaTÚPD), Primaciálne námestie č. 1, 814 99 Bratislava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa 10.1.2020)
32. Mesto Svätý Jur, Mestský úrad, Prostredná 29, 900 21 Svätý Jur (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa 10.1.2020)
33. Mesto Stupava, Mestský úrad, Hlavná 1/24, 900 31 Stupava (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa 10.1.2020)
34. Obec Marianka, Obecný úrad, Školská 32, 900 33 Marianka (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa 10.1.2020)

35. Obec Borinka, Obecný úrad, Borinka 100, 900 32 Borinka (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa 10.1.2020)
36. Obec Lozorno, Obecný úrad, Hlavná 1, 900 55 Lozorno (odoslané dňa: 9.1.2020, prevzaté dňa 10.1.2020)

*Dotknutej verejnosti:*

37. Rímskokatolícka cirkev, Bazilika Narodenia Panny Márie, Farnosť Marianka, Nám 4. apríla 20, 900 33 Marianka, IČO: 34011404
38. Občianske združenie Pajštún, Borinka č. 426, 900 32 Borinka, IČO: 30791821
39. TAROSI c.c., s. r. o., Madáchova 33, Bratislava 821 06, IČO: 44266111
40. Bratislavské regionálne ochránárske združenie, Na Riviére 7/a, 841 04 Bratislava, IČO: 31771815
41. Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, P.O. Box 218, 850 00 Bratislava
42. Občianske združenie OZ Malé Karpaty, Senická 23, 811 04 Bratislava, IČO: 42263514
43. Jana Hermannová, Drobného 24, 841 01 Bratislava
44. Ing. Miroslav Zezula, Karpatská 20, 900 33 Marianka
45. Ing. Ján Soták, Púpavová 1, 900 33 Marianka (odoslané dňa: 17.01.2020, prevzaté dňa: 20.01.2020)
46. Ing. Miroslav Havlíček, Povraznícka 13, 811 05 Bratislava (odoslané dňa: 15.01.2020, prevzaté dňa: 20.01.2020)
47. Ing. Ivan Troščák, Ostredková 18, 821 02 Bratislava
48. Michal Jarábek, Jelšova 16, 900 33 Marianka
49. RNDr. Katarína Kminiaková PhD., Bystrická ulica 74, 900 33 Marianka (odoslané dňa: 17.01.2020, prevzaté dňa: 20.01.2020)
50. Mgr. Milan Kminiak, Bystrická ulica 74, 900 33 Marianka (odoslané dňa: 17.01.2020, prevzaté dňa: 20.01.2020)
51. RNDr. Anna Zemanová, Koncová 25, 831 07 Bratislava
52. Ing. Peter Priatka, Beniaková 5, 841 05 Bratislava
53. Jarmila Priatková, Beniaková 5, 841 05 Bratislava
54. Oľga Ruppeldtová, Hlaváčiková 28, 841 05 Bratislava
55. Ing. Pavol Lím, Družstevná 39, 900 33 Marianka
56. Ing. Roman Ulík, Družstevná 23, 900 33 Marianka (odoslané dňa: 16.01.2020, prevzaté dňa: 17.01.2020)
57. Marián Kováč, Lipová 24, 900 33 Marianka
58. Dr. Rút Facunová, Tajovského 24, 811 04 Bratislava
59. Mária Sládečková, Družstevná ul. 677/17, 900 33 Marianka
60. Roman Sládeček, Družstevná ul. 677/17, 900 33 Marianka
61. Ing. Zuzana Morávková, Nad Bednárovým 6, 900 33 Marianka (odoslané dňa: 16.01.2020, prevzaté dňa: 17.01.2020)
62. Ing. Roman Morávek, Nad Bednárovým 6, 900 33 Marianka (odoslané dňa: 16.01.2020, prevzaté dňa: 17.01.2020)
63. Ing. Arch. Ivan Jarina, Karpatská 131/A, 900 33 Marianka
64. Mgr. Anna Maria Jarina, Karpatská 131/A, 900 33 Marianka
65. Mgr. Katarína Tupá, Ľudovíta Fullu 34, 841 05 Bratislava
66. Ing. Rastislav Galát, Ľudovíta Fullu 34, 841 05 Bratislava
67. Ing. Dušan Stateľov, Senická 23, 811 04 Bratislava
68. Peter Jackanin, Vrbová 32, 900 33 Marianka
69. Silvia Bednárová, Saratovská 17, 841 02 Bratislava
70. Radovan Bednár, Saratovská 17, 841 02 Bratislava
71. Zuzana Kováčiková, Jelšová 26, 900 39 Marianka

72. Ing. Stanislav Tinka, Borinka 39,900 32 Borinka
73. Ing. Dagmar Tinková, Borinka 5,400 32 Borinka
74. Ing. Miroslav Kováč, Karpatská ul., 900 33 Marianka (odoslané dňa: 16.01.2020, prevzaté dňa: 20.01.2020)
75. Ing. Jozef Krúpa, Trstínska 11, 841 01 Bratislava
76. Stanislav Styán, Heyrovského 10, 841 03 Bratislava
77. Veronika Duongová, Na Ovsisku 5, 900 33 Marianka (odoslané dňa: 17.01.2020, prevzaté dňa: 17.01.2020)
78. Ľubomír Ochotnický, Bystrická 64, 900 33 Marianka
79. Ing. Jozef Reinart, Agátová 69, 900 33 Marianka
80. Milan Hudeček, Nad Bednárovým 19,900 33 Marianka
81. Viktor Romančík, Vrbová 4,900 33 Marianka
82. Ing. Zuzana Čumová, Potočná 73/A, 900 33 Marianka (odoslané dňa: 18.01.2020, prevzaté dňa: 20.01.2020)
83. František Štefanička, Potočná 73/A, 900 33 Marianka (odoslané dňa: 18.01.2020, prevzaté dňa: 20.01.2020)
84. Branislav Babík, Jelšova 24, 900 33 Marianka
85. Michal Csonga, Na vinohradoch 4, 900 33 Marianka
86. Ing. Martin Spišák, Družstevná 49, 900 33 Marianka
87. Mgr. Šimon Boka, Tatranská 18, 841 06 Bratislava
88. Erika Eškutová, Jelšova 22, 900 33 Marianka
89. Ing. Stanislav Kušpál, Šintavská 22, 851 05 Bratislava
90. Ing. Eva Kušpálová, Šintavská 22, 851 05 Bratislava
91. Peter Gandi, Jelšova ul., 900 33 Marianka
92. Ing. Peter Remeník, MBA, Družstevná 21, 900 33 Marianka
93. Ing. Eva Anjelová, Karpatská 27, 900 33 Marianka (odoslané dňa: 16.01.2020, prevzaté dňa: 17.01.2020)
94. MUDr. Beata Dimova, ul. Lipová 19,900 33 Marianka
95. Peter Eškut, Jelšova 22, 900 33 Marianka
96. Juraj Minarovič, Karpatská 10, 900 33 Marianka
97. Juraj Turčáni, Krasinského 5, 821 04 Bratislava
98. Ján Kovalčík, Stromová 52, 831 01 Bratislava
99. Klára Hornišová, Lipského 11, 841 01 Bratislava

V súlade so zákonom č. 305/2013 Z. z. o elektronickej podobe výkonu pôsobnosti orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o e-Governmente) MŽP SR doručilo list a samostatné všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie na zverejnenie dotknutej obci v elektronickej forme a súčasne doručilo dotknutej obci správu o hodnotení aj v listinnom vyhotovení.

MŽP SR zároveň predmetným listom:

- požiadalo dotknutú obec, aby podľa § 34 ods. 1 zákona o posudzovaní do troch pracovných dní od doručenia správy o hodnotení informovala o doručení správy o hodnotení verejnosť a zároveň zverejnila všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie počas 30 dní na úradnej tabuli a na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené a oznámila, kde a kedy možno do správy o hodnotení nahliadnuť, robiť z nej výpisy, odpisy alebo na vlastné náklady vyhotoviť kópie a zároveň uviedla, v akej lehote môže verejnosť podávať pripomienky a označí miesto, kde sa môžu podávať;
- informovalo dotknutú obec, aby podľa § 34 ods. 2 zákona o posudzovaní do uplynutia doby vystavenia všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia zabezpečila po dohode a v spolupráci s navrhovateľom verejné prerokovanie navrhovanej činnosti, pričom

termín a miesto konania verejného prerokovania dotknutá obec oznámi podľa § 34 ods. 3 zákona o posudzovaní verejnosti najneskôr desať pracovných dní pred jeho konaním a prizve naň príslušný orgán, rezortný orgán a dotknutý orgán. Z verejného prerokovania je dotknutá obec podľa § 34 ods. 4 zákona o posudzovaní povinná v spolupráci s navrhovateľom vyhotoviť záznam a doručiť ho MŽP SR do 10 pracovných dní od verejného prerokovania;

- informovalo dotknuté obce, že podľa § 34 ods. 5 zákona môžu d vykonať spoločné verejné prerokovanie;
- požiadalo, aby písomné stanoviská k správe o hodnotení podľa § 35 ods. 1 zákona (vrátane informácie o dobe a spôsobe zverejnenia všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia dotknutou obcou), boli doručené na adresu: MŽP SR, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, Námestie Ľudovíta Štúra č. 1, 812 35 Bratislava, najneskôr do 30 dní od jej doručenia;
- informovalo, že verejnosť môže svoje písomné stanovisko doručiť na MŽP SR najneskôr do 30 dní odo dňa zverejnenia záverečného zhrnutia dotknutou obcou;
- informovalo, že podľa § 35 ods. 4 zákona na stanoviská doručené po uplynutí stanovených lehôt nemusí príslušný orgán prihliadať.

Stanoviská k správe o hodnotení sú uvedené v kapitole III. 4 tohto záverečného stanoviska.

MŽP SR podľa § 33 ods. 2 zákona zverejnilo správu o hodnotení na svojom webovom sídle [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk) dňa 09. 01. 2020.

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

V rámci procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie bolo identifikovaných šesť dotknutých obcí, a to Magistrát hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava, mesto Svätý Jur, mesto Stupava, obec Marianka, obec Borinka a obec Lozorno. Dotknuté obce v zmysle § 34 zákona po dohode a v spolupráci s navrhovateľom zabezpečili tri verejné prerokovania, ktoré sa uskutočnili v súlade s jednotlivými ustanoveniami § 34 zákona o posudzovaní.

Vo veľkej sále Mestského kultúrneho a informačného centra Stupava (kultúrny dom na Agátovej ulici v Stupave) sa konalo spoločné verejné prerokovanie dňa 30. 01. 2020 o 16:00 hod pre obce Lozorno, Borinka, Stupava. Spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti bolo zvolané Mestom Stupava v zmysle podľa § 34 ods. 2 zákona a v súlade s § 34 ods. 5 zákona listom č. VŽP/279/2020 zo dňa 13. 01. 2020.

Verejnosť bola informovaná o termíne konania spoločného verejného prerokovania navrhovanej činnosti v súlade s § 34 ods. 3 zákona.

Na verejnom prerokovaní sa zúčastnili zástupcovia navrhovateľa, spracovateľa správy o hodnotení, zástupcovia dotknutých obcí a verejnosť, spolu 39 účastníkov.

Záznam zo spoločného verejného prerokovania správy o hodnotení bol doručený na MŽP SR dňa 17. 02. 2020 listom zo dňa 03. 02. 2020, v súlade s § 34 ods. 4 zákona o posudzovaní.

Program verejného prerokovania pozostával z krátkého úvodu a privítania účastníkov verejného prerokovania, predstavenia navrhovanej činnosti zo strany navrhovateľa prostredníctvom videa/animácie ako aj prezentácií zhotoviteľov:

- k technickému riešeniu samotného úseku a projektu nakladania s rúbaninou,
- k posúdeniu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie,
- k zhodnoteniu projektu nakladania s rúbaninou z pohľadu dopadu na životné



prostredie,

- k doplnkovému hydrogeologickému prieskumu k oIGHGp prieskumu.

Program pokračoval diskusiou (otázkami a pripomienkami zo strany širokej verejnosti), po ktorej primátor mesta Stupava ukončil verejnú prerokovanie.

V budove magistrátu hlavného mesta, Primaciálne námestie č. 1, v Zrkadlovej sieni Primaciálneho paláca, sa konalo druhé spoločné verejné prerokovanie, dňa 05. 02. 2020 o 16:30 hod. pre hlavné mesto a mesto Svätý Jur. Spoločné verejné prerokovanie navrhovanej činnosti bolo zvolané Magistrátom hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy v zmysle § 34 ods. 2 zákona a v súlade s § 34 ods. 5 zákona listom č. MAGS OUP 40723/2020-14218 OUP 1/20/vl. zo dňa 20. 01. 2020.

Verejnosť bola informovaná o termíne konania verejného prerokovania navrhovanej činnosti v súlade s § 34 ods. 3 zákona.

Na verejnom prerokovaní sa zúčastnili zástupcovia navrhovateľa, spracovateľa správy o hodnotení, zástupcovia dotknutých obcí a verejnosť, spolu 31 účastníkov.

Záznam z verejného prerokovania správy o hodnotení bol doručený listom zo dňa 17. 02. 2020 na MŽP SR dňa 19. 02. 2020, v súlade s § 34 ods. 4 zákona o posudzovaní.

Program verejného prerokovania pozostával z krátkeho úvodu a privítania účastníkov verejného prerokovania, predstavenia navrhovanej činnosti zo strany navrhovateľa doplnené o jednotlivé prezentácie (s názvami „Portály a trasa“, „Projekt nakladania s rúbaninou – technické riešenie“, „Posúdenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie“, „Doplnkové hydrogeologické práce k oIGHGp prieskumu“, „Projekt nakladania s rúbaninou – vyhodnotenie vplyvov na životné prostredie“), diskusie – otázky verejnosti a odpovede zhotoviteľov a záveru – ukončenia verejného prerokovania.

V spoločenskej sále pri obecnom úrade v Marianke, Školská 32, 900 33 Marianka sa konalo tretie verejné prerokovanie navrhovanej činnosti dňa 06. 02. 2020 o 17:00 hod. Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti bolo zvolané Obecným úradom Marianka v zmysle podľa § 34 ods. 2 zákona listom č. 175/110/2020 doručeným na MŽP SR dňa 04. 02. 2020.

Na verejnom prerokovaní sa zúčastnili zástupcovia navrhovateľa, spracovateľa správy o hodnotení, zástupcovia dotknutých obcí a verejnosť.

Záznam z verejného prerokovania správy o hodnotení, bol doručený na MŽP SR dňa 24. 02. 2020, podľa § 34 ods. 4 zákona o posudzovaní, po zákonom stanovenej lehote.

Program verejného prerokovania sa týkal kľúčových požiadaviek obce Marianka, analýzy jednotlivých variantov navrhovanej činnosti, ekonomického zhodnotenia či posúdenia dopadov navrhovanej činnosti na životné prostredie a následných pripomienok občanov obce Marianka.

MŽP SR na základe vyššie uvedeného má za to, že pripomienky a otázky verejnosti vyplývajúce zo všetkých troch doručených záznamov z verejných prerokovaní navrhovanej činnosti sa obsahovo a významovo zhodujú resp. sú opakované a parafrázované v stanoviskách doručených k správe o hodnotení, ktoré sú uvedené a ku ktorým sa MŽP SR vyjadrilo v kapitole III.4 (str. 18 - 170) tohto záverečného stanoviska. Z uvedeného dôvodu a zároveň aj v záujme hospodárnosti konania v súlade s § 3 ods. 4 správneho poriadku MŽP SR záznamy jednotlivých pripomienok či otázok z verejného prerokovania neuvádza.

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

Na MŽP SR boli doručené nižšie uvedené písomné stanoviská k správe o hodnotení. Stanoviská sú uvádzané v pôvodnej forme, citované alebo v skrátenej forme.

**1. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd, Námestie E. Štúra 35/1, 812 35 Bratislava (list č. 2905/2020 zo dňa 30. 01. 2020)**

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd vo svojom stanovisku uvádza, že sa k návrhu rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti vyjadrili v decembri 2016. Ďalej uvádza, že k správe o hodnotení nemajú zásadné pripomienky a upozorňujú, že v zmysle § 16a zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách pred podaním návrhu na začatie konania o povolení navrhovanej činnosti je potrebné požiadať orgán štátnej vodnej správy o vydanie rozhodnutia, či ide o navrhovanú činnosť podľa § 16 ods. 6 písm. b) vodného zákona.

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je informatívne, bez pripomienok a konkrétnych požiadaviek. MŽP SR vzalo stanovisko na vedomie.*

**2. Obvodný bankský úrad v Bratislave, Mierová 19, 821 05 Bratislava (list č. 206-64/2020 zo dňa 24. 01. 2020)**

K správe o hodnotení v k.ú. Rača, Vajnory, Záhorská Bystrica, Svätý Jur, Stupava, Marianka, Borinka, Mást I, Mást II, Mást III a v k.ú. Hrubé Lúky nemá Obvodný bankský úrad z hľadiska ochrany nerastného bohatstva námietky. Podľa evidencie tunajšieho úradu sa na záujmovom území navrhovanej činnosti nenachádzajú ložiská vyhradených nerastov a nie sú ani iné záujmy, ktoré by bolo potrebné chrániť podľa bankských predpisov.

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko informatívne, bez pripomienok a konkrétnych požiadaviek. MŽP SR vzalo stanovisko na vedomie.*

**3. Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava (list č. KPUBA-2020/3893-3/12076/BEL zo dňa 12. 02. 2020)**

Krajský pamiatkový úrad Bratislave vo svojom liste uvádza, že na základe podnetu zo strany Obce Marianka, Rímskokatolíckej cirkvi - farnosť Marianka a občianskej iniciatívy, prijatého na Krajskom pamiatkovom úrade Bratislava (ďalej len „KPÚ BA“) dňa 10. 02. 2020, cit.: „vo veci zámeru navrhovanej činnosti Dialnica D4, Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica, posudzovaného podľa § 23 ods. 1 zákona NR SR Č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, KPÚ BA ako vecne a miestne príslušný správny orgán na úseku ochrany pamiatkového fondu v zmysle zákona NR SR č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov (ďalej len „pamiatkový zákon“) žiada o súčinnosť a účasť na procese schvaľovania daného projektu z hľadiska posúdenia vplyvu na zabezpečenie ochrany na úseku ochrany pamiatkového fondu, keďže existuje predpoklad, že navrhovanou činnosťou môžu byť dotknuté záujmy na úseku ochrany pamiatkového fondu a ochrany kultúrneho dedičstva.

Na území obce Marianka je vyhlásená Pamiatková zóna Marianka, vyhláškou č. 1/94 zo dňa 20. 04. 1994 Okresného úradu Bratislava - vidiek o vyhlásení územia obce Marianka za pamiatkovú zónu, s platnosťou od uverejnenia vo Vestníku vlády Slovenskej republiky. Urbanistický súbor na území Pamiatkovej zóny Marianka tvorí predovšetkým areál pútnického miesta, ktorý má významné historické a kultúrno-spoločenské hodnoty. Dané miesto sa označuje za najstaršie kultové a mariánske pútnické miesto na území dnešného Slovenska a zároveň tu bol postavený prvý kláštor rádu paulínov na Slovensku. Územie disponuje vysokou koncentráciou pamiatkovo hodnotných objektov, ktoré sú národnými kultúrnymi pamiatkami. Samostatnú hodnotu predstavuje prírodno-krajinárske zázemie tohto historického súboru. Kaplnka Zázračnej studne, ktorá bola postavená v roku 1696 nad

prameňom, v ktorom bola podľa legendy nájdená soška Panny Márie, je kľúčovým bodom pútnického miesta, kde sa uskutočňovala praktická terapia pútnikov prosiacich o milosť. V rámci ochrany kultúrneho dedičstva sa záujem sústreďuje na ochranu sakrálneho komplexu pútnického miesta ako celku vrátane ochrany jeho prírodno-krajinárskeho zázemia s prameňom ako kľúčového ideového bodu pútnického miesta. Konkrétne podmienky ochrany pamiatkového fondu môže KPÚ BA určiť na základe predloženia kvalifikovaného podania (jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie) a posúdenia vecného obsahu navrhovaného zámeru.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko informatívne, bez pripomienok a požiadaviek s tým, že Krajský pamiatkový úrad Bratislava sa vyjadrí v rámci povoľovaní činnosti podľa osobitných predpisov. MŽP SR odpovedalo na list Krajského pamiatkového úradu Bratislava listom č. 357/2020-1.7/rc, 9753/2020 zo dňa 19. 02. 2020, v ktorom uvádza, že KPÚ BA počas štyroch rokov posudzovania ako špecializovaný orgán štátnej správy na ochranu pamiatkového fondu vôbec nereagoval na podania MŽP SR a ignoroval proces posudzovania navrhovanej činnosti vedený podľa zákona. KPÚ BA prejavil záujem o „súčinnosť a účasť na procese“ až po uplynutí zákonných lehôt a navyše na podnet vyššie uvedených skupín a nie v rámci riadneho konania a na základe opakovaných žiadostí MŽP SR o stanovisko. V závere listu MŽP SR uvádza, že napriek faktu, že MŽP SR nemá zákonnú možnosť prinútiť dotknuté orgány, aby zaslali svoje stanovisko a je v ich výlučnej kompetencii, či sa vyjadrí alebo nie, MŽP SR ich v záujme vyriešenia podnetu a v súlade so záujmom riadne zistiť skutočný stav vecí, vrátane nápravy danej veci opätovne vyzýva na doručenie ich stanoviska k správe o hodnotení navrhovanej činnosti aj po uplynutí zákonnej lehoty na zaujatie stanoviska. Relevantné pripomienky MŽP SR po vyhodnotení zapracuje do podmienok realizácie, ktoré uvedie v záverečnom stanovisku.*

#### **4. Bratislavský samosprávny kraj, Predseda Bratislavského samosprávneho kraja Mgr. Juraj Droba, MBA, MA (list č. 04277/2020/ZP-3, zo dňa 17. 02. 2020)**

Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, ktorý sa z hľadiska svojej pôsobnosti a na základe platnej územnoplánovacej dokumentácie - Územného plánu regiónu Bratislavského samosprávneho kraja, v znení zmien a doplnkov (ďalej len „ÚPN R BSK“) vyjadruje k navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní vo svojom liste uvádza nasledovné, cit.:

„Popis činnosti: Navrhovaná činnosť, posúdená v správe o hodnotení, sa týka výstavby nového úseku diaľnice D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica. Úsek Rača - Záhorská Bystrica s tunelom Karpaty, ktorý by mal dokončiť celý diaľničný okruh okolo hlavného mesta Bratislava po Devínsku Novú Ves. V zmysle Rozsahu hodnotenia boli pre ďalšie rozpracovanie variantné riešenia: Variant 1-3 a dobrovoľný variant V3a. V Správe o hodnotení sa rovnocenne hodnotí tzv. „dobrovoľný Variant V3a“, ktorého potreba vyplynula v procese samotného vypracovania Správy o hodnotení, ktorý je smerovo identický s variantom V3, len zachováva nadúrovňové vedenie diaľnice D4 nad Bratislavskou cestou I/2. Celková dĺžka variantu V3a je 12 417m, tunel s dĺžkou 11 760m. Variant 3a z hľadiska vplyvov na podzemné vody je jeden z najpriaznivejších, zároveň predĺženie tunela a jeho zahĺbenie za obcou Marianka zmierni trvalý vplyv na toto územie z hľadiska možnosti využitia tejto lokality - prekrytý tunel bude maskovať dopravnú stavbu v krajine na okraji intravilánu.

Stanovisko oddelenia životného prostredia: Navrhnuté sú tri vetracie šachty s technológiou umiestenou na povrchu, z ktorých len vetracia šachta medzi Borinkou a Mariankou nevyžaduje významné terénne úpravy, ostatné dve sú v zložitom teréne a vzhľadom na potrebné plochy sa predpokladajú rozsiahle terénne úpravy. Obe lokality v zložitom teréne sa nachádzajú v chránených územiach európskej siete chránených území Natura 2000a to

SKÚEV 0104 Homoľské Karpaty a CHVÚ Malé Karpaty. Oddelenie životného prostredia žiada pri realizácii navrhovanej činnosti postupovať podľa princípov a zásad predbežnej opatrnosti. BSK žiada pri navrhovanej činnosti vychádzať zo smernej časti a rešpektovať záväznú časť ÚPN R BSK. Úrad Bratislavského samosprávneho kraja preferuje pri navrhovanej činnosti variantné riešenie - V3a.

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko informatívne, bez zásadných pripomienok a požiadaviek s tým, že odporúča variant V3a. MŽP SR vzalo stanovisko dotknutého orgánu na vedomie*

**5. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46 832 05 Bratislava**  
(list č. OU-BA-OSZP3- 2020/038264-004 zo dňa 22. 01. 2020)

Okresný úrad Bratislava v úvode stručne popisuje navrhovanú činnosť. Ako dotknutý a povolujujúci orgán dáva nasledovné stanovisko, cit:

**„A/ Stanovisko z hľadiska ochrany prírody a krajiny**

**Za BA III.:**

1. Okrajové časti záujmového územia sa nachádzajú v území s prvým stupňom ochrany podľa § 12 zákona OPK, kde sa uplatňujú ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody a krajiny podľa druhej časti tohto zákona. Podstatná časť navrhovanej činnosti sa nachádza v území s 2. stupňom ochrany, nakoľko ide o územie chránenej krajinskej oblasti Malé Karpaty.

2. Trasa diaľnice D4 v posudzovaných variantoch V1 až V3a prechádza územím SKCHVÚ014 Malé Karpaty, vyhláseným na účely zachovania biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov. Tunelovým úsekom v dĺžke cca 1 km podchádza SKÚEVO104 Homoľské Karpaty, vyhlásené na účely ochrany biotopov európskeho významu a druhov živočíchov európskeho významu s 2. stupňom ochrany, priamo do územia zasahujú na povrchu prístupové komunikácie (v trasách súčasných účelových lesných ciest) k vetracím šachtám vo všetkých variantoch V1, V2, V3 a V3a.

3. Územia európskeho významu SKÚEV0388 Vydrice a SKÚEV1388 Vydrice sa nachádzajú JZ od posudzovanej trasy predmetného úseku diaľnice D4 (varianty V1 až V3a). Na úseku v km 4,600 - 5,000, ktorý bude porušený do hĺbky cca 150 m, sa nachádza plošne rozsiahle pramenisko Vydrice, pričom z hydrogeologickej analýzy vyplýva, že sa podzemné vody podieľajú na dotácii povrchového toku hornej časti povodia Vydrice. V povodí toku Vydrice je navrhnutá vetracia šachta VŠ2 pre odvetranie tunelového úseku, pričom pri jej výstavbe a staveniskovej doprave môže dôjsť ku kontaminácii vôd ropnými látkami pri poruchách a haváriách mechanizmov. ÚEV môže byť potenciálne ovplyvnené pri výstavbe vetracej šachty č. 2 vo variante V1, ktorá sa nachádza cca 100 m od riečišťa, nakoľko ide o biotopy a druhy viazané na hydrické prostredie v severnej časti toku Vydrice.

4. Z hľadiska predpokladaných vplyvov nemožno pri razení tunela Karpaty vylúčiť negatívne vplyvy najmä na biotopy európskeho významu Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (\*9150) a druhy európskeho významu: rak riavový (\*Austropotamobius torrentium) a vydra riečna (Lutra lutra). Uvedené negatívne vplyvy môžu byť spôsobené dočasným alebo trvalým vplyvom na vodný režim prameništia Vydrice pri razení tunela (napr. drenáž vody cez tektonicky porušené časti masívu), čím dôjde k dočasným alebo trvalým zmenám v biotopoch viazaných na existujúci vodný režim lokality.

5. Biotopy vyskytujúce sa v záujmovom území: 9110 Kyslomilné bukové lesy (Ls5.2 Kyslomilné bukové lesy) - európskeho významu, 9130 Bukové a jedľové kvetnaté lesy (Ls5.1 Bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy) - európskeho významu, 40A0\* Xerothermné kroviny (K16 Xerothermné kroviny) - EV, na južných svahoch Ls2.1 Dubovo-hrabové lesy karpatské - národného významu, Kr7 Trnkové a lieskové kroviny.

6. Podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy (SAŽP, 1994) riešeným územím prechádza regionálny biokoridor Vydrica s prítokmi (nad tunelom, možná kolízia s VŠ2), regionálne biocentrum Vajnorská dolina, z ktorého vedie regionálny biokoridor potok Struha, nadregionálny biokoridor JV svahy Malých Karpát, nadregionálny biokoridor SZ svahy Malých Karpát. Časť trasy biokoridoru regionálneho významu: RBk Vydrica sa prekrýva s dvoma ÚEV Vydrica, časť územia biokoridoru je navrhovaná na vyhlásenie ako chránené územie v kategórii prírodná rezervácia (PR Pramene Vydrice), pričom je navrhnuté aj jeho rozšírenie na celé územie. Z uvedeného vyplýva vysoká citlivosť tohto prvku na potenciálne ovplyvnenie.

7. Lokalita H (nakladanie s rúbaninou) zahŕňa vybudovanie presypaného tunela nad diaľnicou D2 iba pri metóde razenia tunela technológiou TBM. Dočasný záber presypaného tunela zasahuje o ploche cca 4.000 m<sup>2</sup> do chráneného areálu CHA Jarovská bažantnica so 4. stupňom ochrany.

8. Všetky štyri varianty (VI, V2, V3, V3a) si vyžadujú povolenie na výrub drevín rastúcich mimo lesa.

Navrhované opatrenia ochrany prírody na ďalší stupeň projektovej dokumentácie:

1. Umiestnenie vetracej šachty VŠ2 posunúť na také miesto v trase tunela, ktorým sa neohrozi zásobovanie vodou potoka Vydrica a súčasne s ohľadom na minimalizáciu zásahu do lesných biotopov a minimalizáciu výrubu starých jedincov stromov, ktoré sú biotopom pre veľké druhy chrobákov.

2. Na razenie tunela použiť menej invazívnu metódu TBM pomocou plnoprofilového raziaceho stroja (metóda zabezpečuje okamžitú vodotesnosť diela) najmä v lokalite prameniska Vydrice ako aj v lokalite ohrozenia ďalších karpatských tokov, čím by sa malo zmenšiť riziko ovplyvnenia biotopov a vodného režimu v dotknutej časti povodia Vydrice.

3. Pre sledovanie vplyvu stavby na režim povrchových vôd sa odporúča vybudovať na Marianskom potoku, Račom potoku a na Vydrici (v blízkosti tunela) vodomerné stanice pre sledovanie prietokov pred výstavbou (3 roky) a počas výstavby.

4. Minimalizácia zásahov do biotopov európskeho a národného významu.

5. Minimalizácia záberov lesných porastov.

6. Minimalizácia zásahov do porastov nelesnej drevinovej vegetácie všetkých foriem.

7. Výrub drevín načasovať v mimohniezdnom období.

8. Realizovať monitoring bioty a v prípade zistenia výskytu chránených druhov je potrebné sa obrátiť na orgán ochrany prírody a krajiny v pôsobnosti MŽP SR, ktoré rozhoduje vo veci vydania výnimky zo zakázaných činností týkajúcich sa chránených druhov.

9. Všetky plochy dočasného záberu počas výstavby D4 uviesť po jej ukončení do pôvodného stavu pri využití vhodných vegetačných úprav. Opatrenie dôležité najmä z pohľadu zamedzenia šírenia nepôvodných, prípadne až invázných, druhov rastlín do prírodného prostredia.

10. Rekultiváciu a revitalizáciu narušených plôch trvalého a dočasného záberu realizovať výhradne s využitím pôvodných druhov rastlín (nie komerčne používané trávne zmesi) - zabezpečiť dostatočné množstvo biologického materiálu na túto revitalizáciu - významné opatrenie pre územia v blízkosti ÚEV alebo v dotyku s biotopmi európskeho významu, aby do územia neprenikali nepôvodné druhy rastlín.

11. Lokalitu H bude možné rekultivovať (nakladanie s rúbaninou) iba v prípade, že sa trvalo ani dočasne nezasiahne do územia CHA Jarovská bažantnica, ktorý bol vyhlásený z dôvodu významnosti ako prvku ekologickej stability v poľnohospodárskej a urbanizovanej krajine a ako jediný kompaktné zachovaný barokový krajinný útvar; prípadný zásah bude možné posúdiť až po predložení konkrétneho projektu činnosti.

12. Zabezpečiť ochranu vodných tokov - zabrániť hlavne ich znečisteniu a tým nepriamo

negatívne ovplyvniť na vode závislé biotopy a druhy.

13. Vybudovať účinnú ochranu na minimalizovanie stretov s dopravou prelietavajúcich druhov vtákov a netopierov ponad povrchovo vedené časti diaľnice D4.

14. Minimalizovať zábery resp. zásahy do lesných porastov a vodných tokov v trasách prístupových ciest; uprednostniť existujúce lesné cesty pred budovaním nových prístupových ciest k vetracím šachtám, eliminovať ich budovanie popri Vajnorskom potoku.

15. Variant V3 a V3a - prvú vetraciu šachtu umiestniť v čo najväčšej vzdialenosti od Vajnorského potoka (napr. namiesto plánovaného km 3,000 do km 3,100 - 3,150) a tak, aby jej realizácia neohrozovala vodný režim vo Vajnorskom potoku.

16. Pred etapou výrubu stromov a skrývky vrchných častí pôdy v lokalitách starších lesných porastov v spolupráci so ŠOP SR (Správa CHKO Malé Karpaty) navrhnuť záchranné opatrenia pre veľké druhy hmyzu, napr. roháč obyčajný (*Lucanus cervus*), osídľujúce tieto biotopy.

17. Spracovať projekt biologického monitoringu zahŕňajúceho podrobný monitoring druhov, ktoré sú predmetom ochrany v ovplyvnených územiach NATURA 2000 - SKÚEV0104 Homol'ské Karpaty, SKÚEV0279 Šúr, SKÚEV0911 Vrchná hora, SKÚEV0388 Vydrica, SKÚEV1388 Vydrica a SKCHVU014 Malé Karpaty - so zreteľom na druhy, ktoré budú navrhovanou činnosťou ovplyvnené;

18. Výsadbou popínavých rastlín (brečtan) znížiť rušivý vizuálny dopad protihlukových clôn (PHC) v krajine.

19. Osvetlenie cesty musí byť pod úrovňou najvyššej časti PHC a minimalizovane na najnižšiu možnú mieru; tienidla musia byť zvolené tak, aby nedochádzalo k horizontálnemu osvetľovaniu a osvetleniu smerom hore na oblohu, farba osvetlenia musí byť zvolená tak, aby osvetlenie nepôsobilo rušivo a nelákalo hmyz (potravný zdroj netopierov) a vtáctvo, zdroje svetla nesmú byť nasmerovane do CHVU.

Predložená správa o hodnotení vychádzajúc z krajinnoekologickej analýzy posudzovaných variantov navrhovanej diaľnice D4 hodnotí ako najpriateľnejší variant V3, príp. V3a, ktorý aj z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny odporúčame ako najvhodnejší. Neurčitosťou je potenciálna možnosť ovplyvnenia pramennej oblasti vodného toku Vydrice, kde môže dôjsť aj k stiahnutiu vody z povrchových tokov pri razení tunela, a taktiež budovaním vetracej šachty VŠ2 vo variante V1 (v blízkosti toku), čiastočne aj VŠ1 vo variante V2 lokalizovanej na hranici povodia. V krajnom prípade tak môžu byť dotknuté lokality s biotopmi a druhy viazané priamo na vodné prostredie. Skutočnosťou však je, že Vydrica má rozsiahle povodie a mikropovodia bočných prítokových línií mimo vplyvu razenia tunela, ktoré ju dokážu zásobovať. Odhadovať preto v súčasnosti mieru ovplyvnenia s ohľadom na dotknuté predmety ochrany by bolo iba teóriou.

Za BA IV.:

1. Navrhovaná činnosť v Okrese Bratislava IV. sa týka najmä ukončenia západnej časti stavby. Tá je umiestnená mimo zastavané územie obce, v území, pre ktoré platí 1. stupeň ochrany v rozsahu ustanovení § 12 „zákona“. Podľa regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy (RÚSES) môže byť nepriamo dotknutý regionálny biokoridor II Stará Mláka s prítokmi, tvorený Marianskym potokom (názov podľa Topografického podkladu © SHOCart) s brehovou vegetáciou.

2. V kat. ú. Záhorská Bystrica je umiestnená len malá časť tunela, v území CHKO Malé Karpaty s 2. Stupňom ochrany a v SKCHVÚ Malé Karpaty. Podľa RÚSES mesta Bratislavy sú stavbou dotknuté - provinciálny biokoridor Malé Karpaty a nadregionálny biokoridor SZ svahy Malých Karpát.

3. Z dôvodu realizácie stavby dôjde k výrubu nelesnej drevinnej vegetácie, a to rastúcej v zábere samotnej stavby ako aj v zábere navrhovaných plôch pre depóniu a stavebné dvory a k zásahu do biotopov chránených druhov. Povolenie stavby bude vyžadovať vydanie viacerých

výnimiek a súhlasov orgánu ochrany prírody a krajiny podľa zákona OPK na činnosti v chránených územiach i v území s 1. stupňom ochrany.

Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny bol v správe o hodnotení na základe čiastkových vyhodnotení ako variant s najmenším vplyvom (okrem V0) variant V3 a V3a. Vzhľadom na veľkosť dokumentu a krátkosť času je možné sa so záverom správy o hodnotení zhodnúť.

**B/ Stanovisko z hľadiska ochrany ovzdušia** Nemá pripomienky.

**C/ Stanovisko z hľadiska odpadového hospodárstva** Nemá pripomienky. Podmienky pre nakladanie s odpadmi určí orgán odpadového hospodárstva v povoloňovacom procese stavby.

**D/ Stanovisko z hľadiska štátnej vodnej správy**

Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd:

1. Pri odkanalizovaní veľkých plôch je vhodné uprednostniť ORL vybavený automatickým uzáverom, pred ktorým sa predradí retenčná nádrž, ktorá zachytí nápor vôd a za ORL osadiť kanalizačnú šachtu na odber vzoriek odpadových vôd.

2. V rámci opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov jednotlivých variantov navrhovanej činnosti na povrchové a podzemné vody treba zabezpečiť, aby nasadené stroje a strojné zariadenia stavby neznečisťovali a neznižovali kvalitu povrchových a podzemných vôd dotknutej lokality aby sa v priebehu výstavby dodržiavali bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými látkami a kontroloval sa stav mechanizačných prostriedkov.

Z hľadiska štátnej vodnej správy nemáme k predloženému zámeru navrhovanej činnosti pripomienky.

Záverečné zhrnutie

OU BA s realizáciou zmeny navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“, ktorou sa zaoberá predložená správa o hodnotení, súhlasí s tým, že do opatrení a podmienok na prípravu a realizáciu navrhovanej zmeny činnosti odporúča zahrnúť pripomienky dotknutého orgánu ochrany prírody a krajiny.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je obsiahle, sumarizuje predpokladané vplyvy vo vzťahu k zložkám životného prostredia, ktoré priamo ovplyvňujú sledované predmety ochrany, alebo vplyvy na samotné predmety ochrany. Navrhované podmienky na zmiernenie vplyvov na životné prostredie sú relevantné a prakticky realizovateľné. Sú preto zapracované do návrhu opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

**6. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Odbor cestnej infraštruktúry, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava, P.O.BOX 100 (list 08522/2020/SCDPK/03010 zo dňa 04. 02. 2020)**

V úvode Ministerstvo dopravy a výstavby SR popisuje jednotlivé varianty navrhovanej činnosti. V závere uvádza, že cit.: „realizáciou navrhovanej činnosti sa zabezpečí vylúčenie tranzitnej dopravy, ktorá prechádza intravilánom mesta Bratislava, čím dôjde k výraznému zlepšeniu dopravnej situácie a dopravnej obsluhy územia, k zvýšeniu plynulosti a bezpečnosti cestnej dopravy, a to všetko bude mať pozitívny vplyv na obyvateľstvo a jednotlivé zložky životného prostredia.

V predloženej správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti bol vykonaný výber optimálneho variantu diaľnice D4 v predmetnom úseku na základe multikriteriálneho hodnotenia a posudzované varianty boli vyhodnotené podľa stanovených kritérií so

zohľadnením vplyvov na prírodné prostredie a vplyvov na zdravie obyvateľstva, sociálne vplyvy a využitie územia.

V zmysle záverov multikriteriálneho hodnotenia očakávaných vplyvov činnosti z hľadiska ich významnosti a na základe posúdenia všetkých variantov bol vyhodnotený ako optimálny variant diaľnice D4 v predmetnom úseku variant V3a, ktorý bude mať počas prevádzky najnižší vplyv na prírodné prostredie, znečistenie ovzdušia, na zdravie obyvateľstva, na podzemné vody, tiež najmenší zásah do cenných biotopov a na chránené územia.

Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií si z hľadiska svojej odbornej pôsobnosti voči predloženej správe o hodnotení navrhovanej činnosti neuplatňuje zásadné pripomienky a súhlasí s odporúčaním spracovateľa správy o hodnotení realizovať diaľnicu D4 vo variante V3a.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je informatívne a všeobecné, bez zásadných pripomienok. Stotožňuje sa s odporúčaním variantu V3a. V stanovisku nie sú navrhované podmienky pre zmiernenie vplyvov na životné prostredie.*

## **7. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny (list č. 533/2020-6.3 zo dňa 08. 04. 2020)**

Cit.: „Listom č. 357/2020-1.7/rc zo dňa 09. 01. 2020 doručeným na sekciu ochrany prírody, biodiverzity a krajiny (ďalej len „sekcia“) dňa 13. 01. 2020, ste nás ako dotknutý orgán štátnej správy ochrany prírody a krajiny v zmysle § 35 zákona o posudzovaní požiadali o stanovisko k správe o hodnotení navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“ (ďalej len „správa o hodnotení“).

Po preštudovaní správy o hodnotení, ako aj na základe stanoviska Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky (ďalej len „ŠOP SR“), ktoré sme si k zámeru vyžiadali, vydávame ako dotknutý orgán ochrany prírody podľa § 65 ods. 1 písm. r) v spojení s § 9 ods. 1 písm. w) a § 9 ods. 3 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 543/2002 Z. Z.“) k predloženej správe o hodnotení nasledovne záväzné stanovisko.

Predmetom navrhovanej činnosti je vybudovanie diaľnice D4 na úseku Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica, ktorý bude súčasťou nultého okruhu Bratislavy". Ťažiskovým objektom je tunel Karpaty, ktorého celková dĺžka závisí od variantného riešenia. Jednotlivé varianty V1, V2, V3, V3a sa okrem dĺžky tunela ďalej odlišujú počtom navrhovaných vetracích šácht, križovaním a napojením na nadväzujúcu cestnú sieť (pozíciou portálov tunela a pod.). Varianty V4, V5, V6 boli v správe o hodnotení vyhodnotenú z hľadiska dopravného, urbanistického, technického, ako aj z hľadiska pripravovanej medzištátnej strategickej siete regionálnych a nadregionálnych dopravných vzťahov za nevyhovujúce. V správe o hodnotení sú navrhované dve metódy razenia tunela: kontinuálna metóda razenia pomocou plnoprofilového raziaceho stroja (TBM) a metóda cyklického razenia tunela v zmysle novej rakúskej tunelovacej metódy (NRTM).

Navrhovaný úsek diaľnice D4 prechádza územím CHKO Male Karpaty, v ktorom podľa zákona č. 543/2002 Z. z. platí 2. stupeň ochrany. Navrhovanou činnosťou budú priamo dotknuté dve územia európskej sústavy Natura 2000; CHVÚ Malé Karpaty (SKCHVU014) a ÚEV Homol'ské Karpaty (SKÚEVOI04). V blízkosti navrhovanej trasy diaľnice D4 sa nachádza niekoľko ďalších území európskej i národnej sústavy chránených území: ÚEV Šúr (SKÚEVO279), ÚEV Vrchná hora (SKÚEV0911), ÚEV Vydrica (SKÚEVO388,



SKÚEV 1388), PR Pod Pajštúnom, PR Strmina, PR Zlatá studnička a PP Limbašská vyvieracia. Potenciálne môžu byť v súvislosti s návrhom lokalít určených pre nakladanie s rúbaninou dotknuté i nasledovné chránené územia: CHA Jarovská bažantnica, CHA Devínske alúvium Moravy. CHVÚ Záhorské Pomoravie (SKCHVU016).

Súčasťou predloženej správy o hodnotení je Primerané posúdenie vplyvov na územia Natura 2000“ (RNDr. Peter Barančok, CSc., a kol.. 2019) vypracované v súlade s Metodikou hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 v SR (ŠOP SR, 2014) (ďalej len „primerané posúdenie“).

K primeranému posúdeniu si uplatňujeme nasledujúcu pripomienku. Nie je vylúčené, že razenie tunela spôsobí zmeny v prúdeň podzemných vôd, čo sa môže prejaviť na povrchovom prúdeň vody v širšom okolí a významným spôsobom ovplyvniť biotopy druhu európskeho významu rak riavový (*Austropotamobius torrentium*).

Na uvedenú skutočnosť odkazuje aj primerane posúdenie (str. 5): „Najvýznamnejší stupeň neurčitosti hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti výstavby Diaľnice D4 úseku Rača - Záhorská Bystrica na predmet ochrany v dotknutých územiach Natura 2000 je pri hodnotení vplyvu výstavby tunela Karpaty na lokality výskytu raka riavového (*Austropotamobius torrentino*) v dotknutom území. Priame zásahy povrchovo vedených častiach trasy D4 a v miestach budovania portálov tunela Karpaty je možné presne identifikovať. Neurčitosti však vyplývajú z nedostatočných informácií o možnom nepriamom ovplyvnení prostredníctvom zmien vodného režimu dotknutých lokalít a zmien v prietokoch vody dotknutých tokoch, kde sa druh vyskytuje. Doteraz realizovaný inžinierskogeologický, hydrogeologický a hydrologický prieskum (Klúz a kol., 2015: Technická štúdia a orientačný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre stavbu diaľnice D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica) neriešil dostatočne problematiku zmien vodného režimu v tokoch významných z hľadiska výskytu raka riavového, na základe ktorého by bolo množné tieto vplyvy jednoznačne vyhodnotiť.“

V kapitole č. 6.3 primeraného posúdenia (Vyhodnotenie významnosti vplyvov) sa pri hodnotení významnosti vplyvov na ÚEV Homol'ské Karpaty a ÚEV Vydrice pri druhu rak riavový poukazuje na „vysokú mieru neurčitosti vyplývajúcu z absencie relevantných podkladov z hydrogeologického a hydrologického prieskumu a presného stanovenia rozsahu nepriamych vplyvov pôsobiacich prostredníctvom zmien kvality a množstva vody v dotknutých tokoch“.

Uvedené skutočnosti vyplývajú taktiež zo stanoviska Výskumného ústavu vodného hospodárstva Bratislava (ďalej len „VÚVH, Bratislava) zo dňa 25.06.2019, ktoré je súčasťou príloh správy o hodnotení (príloha č. 16, str. 10, cit.: „K ovplyvneniu fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKD005 Vydrice môže dôjsť nepriamo, prostredníctvom drenážnych účinkov tunela Karpaty, kedy možno očakávať nepriamy vplyv na zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKD005 Vydrice vzhľadom na problematický úsek v km 4,750 - 5,340, v ktorom bude tunel razený v tektonicky porušených horninách geotech. typu Gd3\_Pe, na ktoré je naviazané intenzívne zvodnenie súvisiace s prameništ'om Vydrice. V dotknutej časti útvaru povrchovej vody SKD005 Vydrice môže dôjsť k trvalým zmenám jeho fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík, ako zmena veľkosti a dynamiky prietoku, narušenie prirodzenej premenlivosti šírky a hĺbky koryta toku, zmena rýchlosti prúdeň, zmena štruktúry substrátu, ktoré sa môžu postupne prejaviť aj trvalým narušením jeho bentickej fauny a ichtyofauny. Vplyv zmien fyzikálnych charakteristík na ostatné biologické prvky kvality útvaru povrchovej vody SKD005 Vydrice, k ovplyvneniu ktorých môže dôjsť sekundárne, sa nepredpokladá. Významnosť ovplyvnenia vyššie uvedených fyzikálnych

(hydromorfologických) charakteristík útvaru povrchovej vody SKD005 Vydrica, vzhľadom na úroveň poznania na stupni technickej štúdie (09/2015) a orientačného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu (09/2013) z dôvodu zložitosti a náročnosti tunelového prechodu cez masív Malých Karpát v súčasnosti nie je možné určiť"). V zmysle záverov stanoviska VÜVH, Bratislava nie je možné posúdiť významnosť vplyvu na zhoršovanie ekologického stavu útvaru povrchovej vody SKD005 Vydrica.

Správa o hodnotení predpokladá, že pri razení tunela metódou TBM a pri budovaní povrchovo vedených častí diaľnice D4 nedôjde k ovplyvneniu raka riavového a jeho biotopov, pokiaľ sa nenaruší vodný režim vo vodných tokoch (napr. Vydrica), ktoré majú svoje pramenné oblasti alebo horné toky situované v území nad telesom tunela. Vplyvy boli klasifikované ako „mierne negatívne“ len za predpokladu prísneho dodržania technologických opatrení spojených s výstavbou tunela.

Upozorňujeme, že primerané posúdenie má byť založené na princípe predbežnej opatrnosti, najmä pri zvlášť cenných územiach z hľadiska ich kvalitatívnych a kvantitatívnych charakteristík alebo v prípadoch, ak nie je možné jednoznačne potvrdiť alebo vylúčiť negatívny vplyv.

V rámci špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia č. 2349/2017.-1.7/rs zo dňa 05.01.2017 (ďalej len „rozsah hodnotenia“) považujeme za nesplnenú požiadavku č. 2.2.4 (Na základe hydrogeologického prieskumu popísať a vyhodnotiť vplyv navrhovanej činnosti na pútnické miesto Svätá studňa v Marianke, Borinský kras, tok Vydrica a zmeny režimu podzemných vôd v Marianke, Vajnorochoch a Záhorskej Bystrici). V prílohe č. 15 správy o hodnotení Doplnkové prieskumné práce k orientačnému inžinierskogeologickému a hydrogeologickému prieskumu D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica, Klúz a kol. 2019) v kapitolách venovaných posúdeniu vplyvu výstavby tunela na útvary podzemnej a povrchovej vody v pramenej oblasti toku Vydrica a na prietoky Šúrskeho kanála absentuje zhodnotenie množného vplyvu.

Vzhľadom na vyššie uvedené požadujeme v rámci správy o hodnotení na základe prieskumov doplniť údaje o ovplyvnení vodného režimu v dotknutom území do takej miery, aby bolo možné jednoznačne deklarovat', či sa predpokladá alebo nepredpokladá významne negatívny vplyv na predmety ochrany dotknutých území sústavy Natura 2000. Na základe doplnených údajov požadujeme upraviť primerané posúdenie vrátane výberu optimálneho variantu s prihliadnutím na čo najnižšiu mieru vplyvu na predmet ochrany chránených území sústavy Natura 2000.

V predloženom primeranom posúdení boli identifikované významne negatívne vplyvy na predmet ochrany dotknutých území Natura 2000 pri variante V1 použitím metódy razenia tunela TBM a pri variantoch V1, V2, V3, V3a metódou NRTM. Upozorňujeme, že v prípade realizácie navrhovanej činnosti v týchto variantných riešeniach je potrebné uplatniť §28 ods. 11 až 16 zákona č. 543/2002 Z. z., ak sa na základe primeraného posúdenia preukáže, že projekt bude mať nepriaznivý vplyv na integritu územia sústavy Natura 2000 a neexistuje iné alternatívne riešenie bez nepriaznivého vplyvu na integritu územia, alebo ak také nie sú, s menším nepriaznivým vplyvom, takýto projekt možno schváliť alebo povoliť, len ak sa musí realizovať z naliehavých dôvodov verejného záujmu i za podmienky uloženia kompenzačných opatrení.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko MŽP SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny je zamerané na sumarizáciu dotknutých chránených území a problematických predmetov ochrany. Stanovisko považuje za nesplnenú požiadavku č. 2.2.4 špecifických požiadaviek*

rozsahu hodnotenia č. 2349/2017.-1.7/rs zo dňa 05. 01. 2017. Posudzovateľ (vrátane odborne spôsobilej osoby pre hydrogeológiu) považoval tento bod rozsahu hodnotenia za splnený. Problémom je podľa nášho názoru nedostatočná, či nepresná interpretácia dát (aj samotným spracovateľom orientačnému inžinierskogeologickému a hydrogeologickému prieskumu D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica (Klúz a kol., 2019), ako aj samotným spracovateľom Primeraného posúdenia na Natura 2000) vo vzťahu k neistote, s ktorou je potrebné počítať. Stanovisko ďalej požaduje doplňujúce údaje o ovplyvnení vodného režimu, aby bolo možné jednoznačne posúdiť vplyv na dotknuté predmety ochrany území Natura 2000. Následne na základe tohto doplnenia realizovať doplnenie Primeraného posúdenia vplyvu na územia sústavy Natura 2000. Táto požiadavka je relevantná, predmetnému bolo vyhovené a v konečnom dôsledku doplnené aj Primerané posúdenie vplyvu na územia sústavy Natura 2000. Zo strany posudzovateľa bolo ale skonštatované, že doplnenie Primeraného posúdenia nebolo vykonané metodicky správne (bez vplyvu na výber optimálneho variantu). Aj doplnenie Primeraného posúdenia prakticky podmieňuje mierne negatívny vplyv opatreniami, čo je v rozpore s metodikou hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 v SR (ŠOP SR, 2014). V stanovisku nie sú navrhované podmienky pre zmiernenie vplyvov na životné prostredie.

#### **8. Mestská časť Bratislava - Záhorská Bystrica, Námestie Rodiny 1, 843 57 Bratislava (list č. 160/449/2020/MK zo dňa 12. 02. 2020)**

V stanovisku sa uvádza, cit.: „dňa 05. 02. 2020 sa Mestská časť Bratislava - Záhorská Bystrica zúčastnila verejného prerokovania správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“ pod záštitou navrhovateľa činnosti - Národná diaľničná spoločnosť a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava.

Po preštudovaní SOH Mestská časť Bratislava-Záhorská Bystrica uvádza nasledovné: V správe o hodnotení boli posudzované varianty V1 - V6 (V1, V2, V3, V4, V5, V6 ako aj „dobrovoľný variant“ „V3a“, ktorý rieši križovanie diaľnice D4 a ulice Bratislavská I/2 nadúrovňovou križovatkou. Na základe územného, technického, strategického, ako aj dopravného posúdenia sa varianty rozdelili do 2 skupín: prvú skupinu tvoria varianty V4, V5 a V6, druhú skupinu: varianty V1, V2, V3 a V3a. V3, V3a boli vyhodnotené ako najvýhodnejšie. S variantami V4-V6 sa nebude správa ďalej zaoberať.

V Správe o hodnotení sa uvádza ako optimálny variant V3a z dôvodu, že:

- predstavuje najnižšiu imisnú záťaž ovzdušia,
- z hľadiska vplyvov na podzemné vody je jeden z najpriaznivejších, vzhľadom k dĺžke tunela Karpaty,
- dosiahne zvýšenie plynulosti a bezpečnosti tranzitnej dopravy,
- odľahčí komunikačný systém mesta Bratislava a tým zvýši dopravnú bezpečnosť v meste,
- vzduchotechnická centrála tunela bude riešená v podzemných priestoroch (podobne ako pri variante V3),
- predĺženie tunela a jeho zahĺbenie za obcou Marianka zmierni trvalý vplyv na toto územie z hľadiska možnosti využitia tejto lokality,
- prekrytý tunel bude maskovať dopravnú stavbu v krajine na okraji intravilánu,
- nie je potrebný zásah do hotového úseku polovičného profilu diaľnice D4 v úseku MÚK Stupava Juh,
- variant predstavuje najmenší zásah do cenných biotopov,
- zhodnotenie prebytkov vyťaženého materiálu sa využije vo väčšej miere ako pri variante V3,
- má najmenší vplyv na chránené územia v okolí,

- má najvyššie zníženie emisnej záťaže obytných zón v dotknutom území.

Pri celkovom hodnotení variantov diaľnice, je z hľadiska imisnej záťaže okolitých sídel počas prevádzky ako najmenej vhodný variant V2 a najpriaznivejší je hodnotený variant V3 a V3a. Vychádza to z rozptylovej štúdie, kde vo variante V1, V3, V3a sú navrhnuté 3 vetracie šachty, z čoho vyplýva, že obyvatelia v okolí plánovanej trasy diaľnice D4 Rača - Záhorská Bystrica nebudú ovplyvňovaní nadmernými imisiami z prevádzky diaľnice. Nízkou imisnú záťaž v oblasti pohoria Malé Karpaty priaznivo ovplyvňujú parametre vetracích šacht.

Razenie tunela kontinuálnou metódou razenia (TBM) je jednoduchšia metóda a pre životné prostredie menej zaťažujúca. Z hľadiska technického, ekonomického, ekologického a dopravného kontinuálne razenie pomocou plno profilového raziaceho stroja prináša mnohé lepšie výhody. Drvenie rúbaniny sa realizuje priamo na čelbe tunela pomocou raziacej hlavy stroja. Toto razenie prináša podstatné zníženie hlukového zaťaženia na portáloch tunela, a to z dôvodu minimálneho množstva rúbaniny drvenej v priestore portálov, eliminuje sa koľajová doprava z medzidepónie na východnom portáli do priestoru v blízkosti západného portálu tunela, nevyžaduje sa budovanie železničnej vlečky zo ŽST Devínska Nová Ves do Lokality C, a zároveň sa eliminuje nákladná automobilová doprava pri transporte rúbaniny do priestoru jednotlivých lokalít za účelom trvalého uloženia materiálu.

Razením tunela metódou NRTM podľa starších prieskumov a prezentácii dôjde k nežiaducemu ovplyvneniu útvarov podzemnej vody širšieho okolia obce Marianky, vrátane Svätej studne a prameňov Vydrice v hornej časti jej povodia.

Mestská časť z toho dôvodu preferuje a odporúča razenie tunela invazívnou metódou TBM, ktorá je realizovaná plno profilovým raziacim strojom s plášťom, ktorý umožňuje ihneď po vyrazení tunela montovať železobetónové segmentové ostenie z prefabrikátových dielcov s vodotesnými spojmi a zabezpečuje okamžitú vodotesnosť diela.

Výstavbu Diaľnice D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“ považujeme za logické pokračovanie predchádzajúceho úseku Diaľnice D4 Bratislava Jarovce - Bratislava Rača, vrátane prepojenia na rýchlostnú cestu S8 na rakúskej strane, ako aj bezkolízne napojenie areálu VW.

Mestská časť Bratislava - Záhorská Bystrica podporuje výstavbu diaľnice vo variantoch V3 a V3a, ktorý výrazne napomôže dopravnej obsluhu dotknutého územia. Zároveň vnímame, že tento variant má najnižší vplyv na životné prostredie, využitie prebytku rúbaniny, znečistenie ovzdušia, na zdravie obyvateľstva, sociálne vplyvy. V3a je smerovo identický s variantom V3, len zachováva nadúrovňové vedenie diaľnice D4 nad Bratislavskou cestou I/2.

Mestská časť Bratislava - Záhorská Bystrica žiada:

- prerokovanie s BVS a.s. o možnosti prepojenia vodárenských sústav (v roku 2014 bola spracovaná štúdia „Prepojenie vodárenských sústav - prevod vody cez Malé Karpaty) v rámci projektu „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“, nakoľko Mestská časť Bratislava - Záhorská Bystrica má dlhodobý problém s množstvom a tlakom vody,
- v rámci ochrany krajiny a zelene, žiadame o krajinárske úpravy okolo celej stavby ako aj o zazelenanie okolo výduchov tunela D4,
- v najväčšej možnej miere eliminovať hluk zo stavby, hlavne pri narábaní s rúbaninou,
- zrealizovanie okolitých investícií súbežne s výstavbou tunela Karpaty:
  - 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, kde je potrebné realizovať samostatný bypass v smere Stupava - diaľnica D4 v smere Stupava,

- vytvoriť všetky opatrenia tak, aby neboli prístupové hodnoty hluku prekročené,
- realizovať podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum,
- počas výstavby sledovať kvantitu a kvalitu vôd,
- zabezpečiť výstavbu kapacitne dostatočných systémov na odvádzanie dažďových vôd,
- násypové a zárezové svahy rýchlostnej cesty osiať trávnu zmesou a realizovať výsadbu pôvodných ale odolných druhov krovinatých drevín s pôdochrannou funkciou,
- realizovať účinné a včasné spôsoby rekultivácie a revitalizácie porastov na okrajoch diaľnice vrátane prekrytej časti s osobitným dôrazom na proti eróznym účinkom,
- realizovať účinné spôsoby predikcie a monitoringu poveternostných podmienok so systémom včasného varovania a reakcie na rizikové situácie,
- zabezpečiť technické opatrenia, ktoré dokážu znížiť drenážny účinok tunelových rúr na okolitý horninový masív a dotknuté vodné zdroje. Potrebné vybudovať vodotesnú konštrukciu tunelovej rúry s celoobvodovým uzatvoreným systémom hydroizolácie a zároveň zabezpečiť vodotesnosť tunelovej rúry počas všetkých fáz razenia a zaistenia výrubu dočasným primárnym ostením, realizovať nepretržitý monitoring hlučnosti, prašnosti, poklesu podzemných vôd, ako aj exhalátov, v prípade prekročenia limitov zastavenie prác na stavenisku,
- monitorovať Svätú studňu a dostupné pramene, ako zdroj pitnej vody zo studní obyvateľov,
- v prípade poklesu pitných vôd zo studní, žiadame o dobudovanie vodojemu pre obyvateľov Záhorskej Bystrice,
- o vybudovanie zemných valov (alt. protihlukových stien) v minimálnej výške 3m po oboch stranách komunikácie od vyústenia tunela po križovanie s Bratislavskou cestou (v prípade ponechania odkrytého úseku cca 160 m od vyústenia tunela po križovanie s Bratislavskou cestou),
- hlučné a prašné prevádzky realizovať v zatvorených odhlučených halách,
- vybudovať v čo najväčšej miere možné odhlučnenia v rámci staveniska a depónie,
- úpravu harmonogramu tak, aby tunelové rúry od 10,5 km po 12,3 km boli prekryté na začiatku výstavby, aby zabezpečili v čo najvyššej miere ochranu pred hlukom a exhalátmi,
- vylúčenie dopravy zo staveniska a výstavby, ako aj vylúčenie stavebných prác od 22:00 do 07:00,
- v rámci kompenzácie vybudovanie cyklotrasy Záhorská Bystrica - Stupava.

Zároveň Mestská časť Bratislava-Záhorská Bystrica odporúča:

- použiť metódu razenia tunela Karpaty metódou TBM, nakoľko táto metóda je environmentálne vhodnejšia, má priaznivejší vplyv na integritu územia sústavy Natura 2000 z hľadiska cieľov jej ochrany,
- uplatniť všetky proti prašné opatrenia, ktoré vyplývajú z ďalšieho stupňa projektu,
- použiť takú techniku výstavby tunelových rúr, aby pri razení tunela bolo možné rýchle zabudovanie nepriepustného samonosného vodotesného ostena čí najbližšie k čelbe tunela tak, aby sa minimalizoval drenážny účinok „otvorených - neizolovaných úsekov tunela“ (v čase výstavby) na režim podzemných vôd,
- vybudovať na Mariánskom a Račom potoku a na prameniisku Vydrice (v blízkosti tunela) vodomerné stanice pre sledovanie prietokov pred výstavbou (3 roky) ako aj počas výstavby,

- vypracovať vizualizácie z pohľadu človeka v dotknutých oblastiach, razenie tunela zo strany Mestskej časti Rača, nakoľko zo strany západného portálu to má oveľa väčší vplyv na obyvateľstvo Marianky a Mestskej časti Bratislava - Záhorská Bystrica.

Mestská časť konštatuje, že stavbu Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica vo variantoch V3 a V3a s najdlhšou prekrytou časťou na západe trasy a zároveň s využitím TBM metódy možno považovať za prijateľný a z hľadiska vplyvov na životné prostredie a obyvateľstvo za realizovateľný a v území únosný.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko sumarizuje posudzované varianty a z časti aj identifikované vplyvy a stotožňuje sa s realizáciou navrhovanej činnosti vo variantoch V3 alebo V3a, so spôsobom razenia TBM. Navrhované podmienky na zmiernenie vplyvov na životné prostredie sú relevantné a prakticky realizovateľné. Preto sú zapracované v relevantnom znení do návrhu opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

**9. Magistrát hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne nám. 1, P.O.BOX 192, 814 99 Bratislava 1 (list č. MAGS OUP 41311/20-5553, OUP 25/20, EIA č. 2, zo dňa 10. 02. 2020)**

V stanovisku Hlavného mesta Bratislavy sa uvádza, cit.: „ listom č. 357/2020-1.7/rc, 124/2020 zo dňa 09. januára 2020 (doručeným na HMB dňa 10.01.2020) v súlade s § 33 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z., a ďalších legislatívnych predpisov, predložilo MŽP SR na Magistrát hl. m. SR Bratislavy správu o hodnotení navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“, navrhovateľa činnosti NDS, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava.

Ďalej uvádza, že do správy o hodnotení bolo možné nahliadnuť v dňoch od 16.1.2020 do 15.2.2020 na prízemí budovy Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy, Primaciálne nám. 1, v priestoroch Služieb občanom/Front Office. (V elektronickej podobe je správa k nahliadnutiu na: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/dialnica-d4-bratislava-rača-zahorska-bystrica>. Informačný systém podľa zákona č. 24/2006 Z. z. časť EIA/) a že verejnosť môže svoje písomné stanovisko doručiť Ministerstvu životného prostredia SR, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, Nám. Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava 1 do 15.2.2020. Následne HM Bratislava stručne popisuje navrhovanú činnosť.

K správe o hodnotení (SOH) uvádza nasledovné:

1/ Z hľadiska územného plánovania:

Posúdenie vo vzťahu k ÚPN hl. m. SR Bratislavy, rok 2007 v znení zmien a doplnkov 01, 02, 03, 05 (ďalej len ÚPN):

- Predložená navrhovaná činnosť je z hľadiska navrhnutého trasovania a riešenia polohy MÚK v súlade s ÚPN.

A - základné údaje z predloženej Správy:

- Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie celej diaľnice D4, ktorej neoddeliteľnou súčasťou je nami posudzovaný úsek, okolo hlavného mesta Bratislavy, ktorá výrazne napomôže vyriešiť problém tranzitnej dopravy, ako aj problém nedostatočnej kapacity cestnej siete hl. mesta Bratislava. Výrazne napomôže dopravnej obsluhu dotknutého územia a odľahčí prilahlé obce od tranzitnej dopravy, ktorej má primárne slúžiť diaľničná sieť. Koridor celej diaľnice D4 je koncepčne dlhodobu sledovaný a cezhranične riešený s Rakúskou republikou vo vzťahu k jeho napojeniu na rakúsku diaľnicu A6 a rýchlostnú cestu S8, ktorá má zabezpečiť najkratšie cestné spojenie Bratislavy a Viedne.
- Na základe získaných výsledkov, najvhodnejším akceptovateľným riešením pre úsek Diaľnice D4, Bratislava Rača - Záhorská Bystrica, ktorý bude mať počas prevádzky

najnižší vplyv na životné prostredie, využitie prebytku rúbaniny, znečistenie ovzdušia, na zdravie obyvateľstva, sociálne vplyvy a zvýšenie využitia dotknutého územia je Variant V3a. Variant V3a je smerovo identický s variantom V3, len zachováva nadúrovňové vedenie diaľnice D4 nad Bratislavskou cestou I/2.

B - stanovisko z hľadiska koncepcie jednotlivých zložiek osídlenia v metropolitnom území hlavného mesta SR Bratislavy:

- V kap. C. II. 19. Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou sa okrem iného uvádza, cit.: „Povinnosťou obci je zapracovať (resp. aktualizovať) v územnoplánovacej dokumentácii trasu definitívnej podoby diaľnice D4 a zabezpečiť, aby sa v blízkosti diaľnice D4 neuvažovalo s budovami na trvalé bývanie“ – konštatujeme, že na základe doteraz posudzovaných a odporúčaných riešení predmetnej činnosti, nevidujeme rozpor s ÚPN hl. m. SR Bratislavy, rok 2007, v znení zmien a doplnkov 01,02,03,05.
- Z hľadiska posúdenia predmetnej činnosti odbornými osobami v oblasti environmentalistiky, krajinnej ekológie, hydrogeológie a ochrany zdravia podporujeme Variant v3a.

K dokumentácii pre územné rozhodnutie uplatníme v záväznom stanovisku hl. mesta SR Bratislavy pripomienky z hľadiska konkrétneho funkčného využitia a priestorového usporiadania zástavby v dotknutom území líniovej stavby Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica.

2/ Z hľadiska dopravného inžinierstva:

A-konštatujeme:

- Úsek diaľnice D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica je súčasťou stavby D4 štátna hranica Rakúsko - križovatka D2/Jarovce - Ivanka sever - Rača - Záhorská Bystrica (križovatka s cestou I/2) - križovatka s D2 Stupava juh- štátna hranica SR/Rakúsko.
- Toho času predložený zámer navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“, ku ktorému sa Magistrát hl. m. SR Bratislavy vyjadroval stanoviskom č. MAGS OSRMT 59401/16-406922, posudzoval dva varianty, a to Variant V1 - výsledný tunelový variant zo štúdie D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica a Variant V2 - odporúčaný variant 7c zo Záverečného stanoviska č. 292/2011 - 3,4/ml zo 07.02.2012. V súčasnosti predložená správa o hodnotení navrhovanej činnosti uvažuje v zmysle kapitoly C. V.2. Výber optimálneho variantu alebo stanovenie poradia vhodnosti pre posudzované varianty s novým variantom V3a ako s optimálnym variantom. Variant V3a je totožný s Variantom V3, rozdiel je v križovaní diaľnice D4 s cestou I/2 – Variant V3a uvažuje s nadúrovňovým križovaním, pričom Variant V3 s podúrovňovým križovaním.
- Začiatok riešeného úseku Diaľnice D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica začína severovýchodne od mestskej časti Bratislava - Rača (severne od obce Vajnory), kde v staničení 4,400 km D4 prechádzajúceho úseku nadväzuje na realizovaný úsek Diaľnice D4 Bratislava Ivanka sever - Rača. Poloha východného tunela Karpaty je situovaná s ohľadom na cestu II/502 a možnosťami smerového a výškového vedenia diaľnice kategórie D 26,5/120. Vyústenie tunela Karpaty celkovej dĺžky 11,760 km je v navrhnuté v km 12,000 D4, severozápadne od obce Marianka. Zvyšný úsek diaľnice D4 bude vedený v násype až po mostný objekt, pomocou ktorého bude diaľnica D4 prechádzať ponad štátnu cestu I/2. Predmetný úsek diaľnice končí v staničení 12,417 km, kde sa pripája na už zrealizovaný úsek Diaľnice D4 Stupava juh – D4/D2. Celková dĺžka variantu V3a je 12,417 km (s tunelom dĺžky 11,760 km).

Súčasťou správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“ je aj Dopravno-kapacitné posúdenie (DKP), ku ktorému uvádzame:

Cieľom predloženej dokumentácie je:

- Zosumarizovať najaktuálnejšie informácie o území dotknutom riešeným úsekom diaľnice D4 a poskytnúť ich zhodnotenie v priestore a čase v nadväznosti na pripravovanú dopravnú investíciu, ktorou je úsek diaľnice D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica,
- Zjednotiť dostupné údaje a prognózy v riešenom úseku diaľnice a tým poskytnúť komplexný podklad pre spracovateľov ďalších stupňov projektových dokumentácií ako aj pre spracovateľov nadväzných dopravných investícií,
- Predložiť dopravno-inžinierske podklady pre ďalší stupeň dokumentácie pre pripravovaný úsek diaľnice D4 od MÚK Rača po MÚK Záhorská Bystrica.

Obsahom predloženej dokumentácie je:

- Zhodnotenie východiskových podkladov,
- Dopravná prognóza pre časové horizonty rokov 2025, 2030, 2035, 2040, 2045,
- Závery.

Predkladaná dokumentácia je sústredená na určenie prognostických údajov o doprave pre výhľadové roky 2040 a 2050. Zameranie práce na tieto vzdialené výhľady bolo podmienené reálnymi okolnosťami prípravy a realizácie súvisiacich komunikačných stavieb nasledovne:

- Diaľnica D4 v úseku Jarovce - Rača, je v realizácii s predpokladaným termínom zahájenia prevádzky v r. 2022,
- Diaľnica D4, v úseku Rača - Stupava, s tunelom Karpaty s predpokladaným termínom zahájenia prevádzky v r. 2030,
- Rýchlostná cesta S8 v Rakúsku v úseku št. hranica SK/A - Gänsendorf s predpokladaným termínom zahájenia prevádzky po r. 2030.

Prognózované boli dopravné zaťaženia pre jednotlivé navrhované zlomové roky:

- Rok 2025 - cca 5 rokov pred zahájením prevádzky na celej trase diaľnice D4, aj v súvisi s plánovanou rýchlostnou cestou S8 na rakúskej strane.
- Rok 2030 - rok spustenia úseku Diaľnice D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica do prevádzky.
- Rok 2035 - cca 5 rokov po zahájení prevádzky na celej trase diaľnice D4, aj v súvisi s plánovanou rýchlostnou cestou S8 na rakúskej strane.
- Rok 2040 - cca 10 rokov po zahájení prevádzky na celej trase diaľnice D4, aj v súvisi s plánovanou rýchlostnou cestou S8 na rakúskej strane.
- Rok 2045 - výhľadový rok - cca 15 rokov po zahájení prevádzky na celej trase diaľnice D4, aj v súvisi s plánovanou rýchlostnou cestou S8 na rakúskej strane. V tomto období by mala byť plne využívaná celá trasa diaľnice D4, ako veľkého diaľničného okruhu v aglomerácii Bratislava - Viedeň.

VARIANT V3a s tunelom Karpaty dĺžky 11 760 m. Dopravné zhodnotenie variantu V3a, je rovnaké ako v prípade variantu V1, V2, V3. Popisovaná trasa Diaľnice D4 Bratislava, Rača - Z. Bystrica vedená v trase variantu V3a:

- a. je logickým pokračovaním predchádzajúceho úseku Diaľnice D4 BA Jarovce - BA Rača,
- b. zabezpečuje plynulé vedenie diaľnice D4 diaľničným tunelom, cez v súčasnosti už vybudovaný úsek križovatky D2/D4, v smere na Rakúsko a prepojenie na tamojšiu budúcu rýchlostnú cestu S8, vrátane vybudovania bezkolízneho a priameho komfortného napojenia priemyselného areálu VW,
- c. na seba nakumuluje dopravné zaťaženie, ktoré je reprezentované tranzitnou a vonkajšou zdrojovou dopravou, s malým podielom vnútromestskej dopravy,
- d. umožňuje vhodnejšiu distribúciu vonkajších regionálnych a nadregionálnych dopravných vzťahov do severozápadného sektoru mesta, Záhoria, Rakúska a Česka v súvislosti dlhodobo pripravovaným medzištátnym diaľničným okruhom v trase D4, S8, A4, A6.



B - stanovisko:

Z hľadiska riešenia verejného dopravného vybavenia:

1. Správu o hodnotení navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica“ vypracovanú podľa zákona NR SR Č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov berieme na vedomie.

2. Vybrané variantné riešenie Variantu V3a je v súlade s Územným plánom hl. m. SR Bratislavy, rok 2007 v znení zmien a doplnkov, ako aj s Územným plánom regiónu – Bratislavský samosprávny kraj, v znení zmien a doplnkov.

3. Prípadné pripomienky ku konkrétnemu technickému riešeniu budú uplatnené v ďalšom stupni PD v rámci Záväzného stanoviska hl. m. SR Bratislavy k investičnej činnosti. Hodnotenie dopravnej štúdie z hľadiska ODI magistrátu:

1. DKP bolo spracované v zmysle platných technických noriem a technických predpisov. Dopravné posúdenie navrhovaných križovatiek bolo spracované v zmysle TP 102 Výpočet kapacít pozemných komunikácií,

2. Posudzované boli dve okružné križovatky na ceste I/2 (D4 - MÚK Záhorská Bystrica) pre rok 2050. Z posúdenia vyplýva, že križovatky sú vyhovujúce v rannej aj popoludňajšej špičkovej hodine,

3. Za najvýhodnejšie boli z dopravného hľadiska vybrané varianty V1, V3 a V3a,

4. Upozorňujeme, že od 1.1.2019 je v účinnosti Metodická príručka k zostave dopravných modelov a dopravných prognóz. Použitie tejto metodiky je záväzné pre prípravu dopravných prognóz v rámci posudzovania investičných projektov v celkovej hodnote nad 10 mil. €.

Odporúča sa tiež vytvorenie dopravného modelu podľa bodu 1.2.4 metodiky. Použitie metodiky je zhrnuté v kapitole 1.2.

Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry - pre BVS, a.s. bola v r. 2014 spracovaná štúdia „Prepojenie vodárenských sústav - prevod vody cez Malé Karpaty“. Jednou z alternatív bolo uloženie v koridore navrhovaného dopravného prepojenia. Túto problematiku by bolo vhodné v rámci projektovej prípravy prerokovať s BVS, a.s..

3/ Z hľadiska vybraných zložiek životného prostredia a špecifických faktorov:

EIA-rekapitulácia:

Časť 1.:

- K pôvodnému zámeru „Diaľnica D4 Bratislava, križovatka Ivanka sever - Stupava" zaujalo Hlavné mesto SR Bratislava stanovisko pod č. MAGS OUP-36474/08-184287, RUP 433/08, EIA č.33 zo dňa 1.7.2008. Zámer predkladá potenciálnych 7 variantov vedenia trasy diaľnice D4 v posudzovanom úseku križovatka Ivanka Sever - Stupava; predmetom posúdenia zámeru boli podrobnejšie rozpracované 3 varianty - 2, 3 a 7:

V tomto stanovisku hl. mesta sme požadovali podrobnejšie rozpracovať varianty 2 a 7.

- K následnej správe o hodnotení „Diaľnica D4 Bratislava, Ivanka sever - Záhorská Bystrica“ zaujalo Hlavné mesto SR Bratislava stanovisko pod č. MAGS OUP-43533/11-257671, OUP-342/11, EIA č.12 zo dňa 20.5.2011.

Správa rieši nasledovné varianty:

Variant 2a - (nadúrovňové vedenie/nadúrovňové vedenie)

Variant 2b - (podúrovňové vedenie/podúrovňové vedenie)

Variant 7a - (nadúrovňové vedenie/nadúrovňové vedenie)

Variant 7b - (podúrovňové vedenie/podúrovňové vedenie)

Variant 7c - (nadúrovňové vedenie/podúrovňové vedenie)

Variant „ Senec - Pezinok - Lozorno".

Odporúčaný variant (správou) na výstavbu je variant 7c, ktorý predstavuje najmenší záber pôdy, najmenší zásah do cenných a chránených území prírody, nepatrí medzi finančne

najnáročnejšie a z hľadiska jeho vplyvov na bezprostredne dotknuté obyvateľstvo sú tieto akceptovateľné.

V tomto stanovisku hl. mesta z hľadiska územného plánovania podporujeme variant 7c.

- Proces posudzovania pre tento úsek D4 bol ukončený vydaním Záverečného stanoviska rezortom MŽP SR pod č. 292/2011-3.4/ml zo dňa 7.2.2012 s výrokom - navrhovaná činnosť sa odporúča, pričom je odporúčané:
  - ▶ v úseku Ivanka sever - križovatka Rača - v koridore variantu 7b;
  - ▶ v úseku križovatka Rača - Záhorská Bystrica - sa neodporúča pokračovať v realizácii navrhovanej činnosti, ale podrobnejšie technicky preštudovať a posúdiť v novom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie tento úsek v širšom koridore variantu 7.
- V rámci bodu VI.3 Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky činnosti záverečného stanoviska sa uvádza:

b) opatrenia v ďalšej príprave - 2.časť Rača - Záhorská Bystrica

Navrhovateľ podrobnejšie technicky preštuduje a posúdi v novom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie novo navrhnuté riešenie vedenia diaľnice D4 Rača - Záhorská Bystrica v koridore variantu 7.

- Táto podmienka záverečného stanoviska bola dôvodom vypracovania Technickej štúdie a Orientačného inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu na stavbu „Diaľnica D4 Bratislava Rača - Záhorská Bystrica“, ktorú vypracovala firma HydroGEP, s.r.o. (v spolupráci s TAROSI s.r.o.; 09/2015).

- Predmetom posudzovania v zmysle záverov pracovného rokovania k vypracovaniu tohto zámeru s objednávatelom, ktoré sa uskutočnilo 20.7.2016 sú nasledujúce varianty:
  - Variant V1 – výsledný tunelový variant zo štúdie D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica, Technická štúdia a orientačný IGHP HydroGep + Tarosi, 09/2015;
  - Variant V2 – odporúčaný variant 7c zo Záverečného stanoviska č. 292/2011- 3.4/ml zo 07.02.2012 (ktorý je v úseku Rača - Záhorská Bystrica totožný s variantom 7b);
  - Variant 0 – nulový variant, t. j. stav, ak by sa investícia nerealizovala.

Časť 2.:

- K zámeru „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“ zaujalo Hlavné mesto SR Bratislava stanovisko pod č. MAGS OSRMT 59401/16-406922, OSRMT 1226/16, EIA č. 53 zo dňa 12.12.2016. Zámer predkladá dva realizačné varianty, a to variant 1 - výsledný tunelový variant zo štúdie D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica a variant 2- odporúčaný variant 7c zo Záverečného stanoviska č. 292/2011 -3.4/ml zo 7.2.2012

V tomto stanovisku hl. mesta sme uviedli, že predložený zámer z hľadiska navrhovaného trasovania a riešenia polohy MÚK je v súlade s ÚPN, pričom sa prikláňame k riešeniu v zmysle variantu V1 metódou razenia tunela Karpaty v alternatíve 1.

- Rokovanie k rozsahu hodnotenia (RH) navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica" sa uskutočnilo dňa 5.1.2017 na MŽP SR (v m.č. 404).
- Rozsah hodnotenia bol vydaný pod č. 2349/2017-1.7/rs zo dňa 05.01.2017 (na HMB bol doručený 26.1.2017).

V RH sú určené varianty pre ďalšie hodnotenie: okrem nulového variantu i varianty uvedené v zámere, t.j. variant V1 (výsledný tunelový variant zo štúdie D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica, Technická štúdia a orientačný IGHP HydroGep + Tarosi, 09/2016), variant V2 (variant 7c zo Záverečného stanoviska MŽP SR č. 292/2011-3.4/ml zo dňa 07.02.2012), a doplnený variant V3 (predĺženie vyústenia tunela s podúrovňovým križovaním Bratislavskej cesty I/2). V RH je definovaných aj 34 špecifických požiadaviek pre vypracovanie SOH.

Časť 3.

1./ Predbežné prerokovanie Správy EIA stavby „Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská

Bystrica" sa konalo v sídle NDS dňa 24.9.2019 (aj za účasti zástupcov HMB). Záznam z predbežného prerokovania pripravovanej Správy EIA pre navrhovanú činnosť „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica" konaného v sídle NDS, dňa 24.9.2019 (finálne znenie) - bol zaslaný elektronickou poštou všetkým účastníkom prerokovania, my sme ho obdržali 11.10.2019 a jeho obsah sme bez pripomienok vzali na vedomie,

2./ Predbežné prerokovanie Správy EIA stavby Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica sa konalo v sídle NDS dňa 11.12.2019 (bez účasti zástupcov HMB). Záznam z predbežného prerokovania pripravovanej Správy EIA pre navrhovanú činnosť „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica" konaného v sídle NDS, dňa 12.11.2019 - bol zaslaný účastníkom prerokovania; obdržali sme ho elektronickou poštou dňa 15.1.2020 a jeho obsah sme vzali na vedomie.

K zložkám životného prostredia:

*Zeleň, tvorba krajiny:*

- V rámci revitalizačných opatrení sa odporúča zazelenanie kontaktných zón vinohradov a D4, a systémy zazelenania uplatniť aj smerom k výduchom otvoru tunela. Realizáciu takýchto revitalizačných opatrení považujeme za významnú.
- Orientačný dendrologický prieskum (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice, Ing. J. Kočišová, PhD. a kol., 11/2019; Príloha 11) - v časti 10. Záver, sa uvádza, že, „Na území dotknutom trvalými a dočasnými zábermi sú zastúpené krajinné štruktúry s krami a drevinami charakteru nelesnej drevinovej vegetácie rastúce mimo lesných porastov v západnej a východnej časti posudzovaného územia, ktoré boli začlenené do približne homogénnych celkov - plôch, ktoré obsahujú charakteristiku a údaje orientačného dendrologického prieskumu. Grafické prílohy č. 11.01 - 11.08 sú prílohou Orientačného dendrologického prieskumu pre všetky posudzované varianty V1,V2,V3,V3a, pri východnom aj západnom portáli. Terénny prieskum a kategorizácia bola urobená s určitou rezervou, nakoľko digitálne podklady v GIS boli v tejto etape investičnej prípravy schematické, preto sa pri potenciálnych záberoch, ktoré zasiahnu do vegetačného krytu prihliadalo aj na terénne danosti“. *Berieme na vedomie.*

**Ochrana prírody a krajiny, ÚSES** - všetky zásahy do CHÚ, ako aj opatrenia k revitalizácii územia je potrebné konzultovať so správou CHKO Malé Karpaty aj so ŠOP SR. *Žiada sa rešpektovať odporúčania, ktoré môžu mať negatívny vplyv na ciele ochrany týchto území v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.*

**Ovzdušie** - s ohľadom na požiadavku zmiernenia negatívneho vplyvu na kvalitu ovzdušia, zdravie obyvateľstva a prírodné prostredie, a skrátenie doby výstavby, *odporúčame zvoliť environmentálne vhodnejšiu a odporúčanú metódu razenia tunela Karpaty TBM, uplatniť navrhnuté opatrenia a opatrenia, ktoré vyplývajú z aktualizácie Rozptylových štúdií spracovaných v ďalších stupňoch prípravy stavby.*

**Vody:** Výsledky hydrogeologického posúdenia, hodnotenia vplyvu realizácie navrhovanej stavby na vodné pomery a opatrenia vyplývajúce z predložených dokumentov - Príloha č. 15 „Doplnkové prieskumné práce k orientačnému IGHP - HydroGEP, s.r.o., 11/2019", stanoviska VÚVH k navrhovanej činnosti/stavbe - Príloha č. 16 „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“ vypracovaného v súlade s ustanovením § 16a ods. 3 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov, správy o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti - *berieme na vedomie a žiadame ich rešpektovať.*

**Pôdy:** V súvislosti s realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k nevyhnutnému trvalému a dočasnému záberu pôdy. V SOH sú vyhodnotené zábery pre variant V1, V2, V3 a V3a. V odporúčanom variante na realizáciu V3a dôjde k trvalému záberu pôdy o výmere 55,69 ha, z toho lesná pôda (LP) predstavuje 14,51 ha a dočasný záber LP bude 4,73 ha.

*Odňatie poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely bude realizované v zmysle*

zákona č. 220/2004 Z. z. (§ 17) o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Trvalé a dočasné vyňatie lesných pozemkov z plnenia funkcií lesov bude riešené v zmysle § 5 a § 7 zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch, na základe rozhodnutia orgánu štátnej správy lesného hospodárstva.

**Hluk** - súčasťou predloženej dokumentácie je aj „Projekt nakladania s rúbaninou pre diaľnicu D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“, v rámci ktorého bolo posúdené hlukové zaťaženie pri narábaní s rúbaninou pre jednotlivé lokality. Na str. 44 až 46 sú navrhnuté opatrenia na zníženie hlukového zaťaženia jednotlivých lokalít, ktoré odporúčame rešpektovať a ďalej upresňovať v následných etapách investičného procesu v závislosti od vybraného variantu riešenia.

Celkové environmentálne zhodnotenie navrhovanej činnosti:

► Dopravno-inžinierske posúdenie (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice, Ing. Dr. M. Skýva - DIC, Bratislava, 11/2019; Príloha č. 1) - v časti 10. Závery, sa uvádza napr., že: Výhľadové zaťaženie posudzovaných variantov V1, V2, V3, V3a, V4, V5 a V6 bolo vypracované odborným odhadom na základe doteraz spracovaných dokumentácií a predpokladaným vývojom automobilovej dopravy do roku 2045.

Na základe výsledkov získaných z technického a dopravného posúdenia Variantov V1, V2, V3, V3a, V4, V5, V6, ako aj na základe vyššie uvedených skutočností, je možné konštatovať, že z hľadiska dopravného, urbanistického, technického, ako aj z hľadiska dlhodobu pripravovanej medzištátnej strategickojej siete regionálnych a nadregionálnych dopravných vzťahov, sú najvýhodnejšie Varianty V1, V3 a V3a.

Dopravno-inžinierske podklady spracované pre pripravovaný úsek Diaľnice D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica preukazuje, že vývoj dopravnej intenzity v tejto trase a pridruženej MÚK Záhorská Bystrica bude prevádzky schopná vo vývojovej etape v roku 2045 v nasledovných podmienkach:

a) MÚK Záhorská Bystrica je potrebná úprava MÚK Záhorská Bystrica v nasledovných jej častiach:

- Vybudovanie pripojovacích a odbočovacích pruhov vo vyššie popísaných dĺžkach.
- Na ceste I/2 budú vložené 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 v smere MÚK Stupava

b) Pri hodnotení kvality dopravy je konštatované, že:

- Kvalita prieplety na D4 je v hodnotení QSV = A - C pre predpokladané dopravné zaťaženie v roku 2050.
- Stupeň kvality oboch križovatiek je QSV = A, B pre predpokladané dopravné zaťaženie v roku 2050 v špičkových hodinách (rannej aj poobednej).

V navrhovanej úprave Diaľnice D4 ako aj MÚK Záhorská Bystrica, vrátane súvisiacich okružných križovatiek na ceste I/2 bude dlhodobu vyhovovať v stupni kvality QSV = A - C.

► Akustická štúdia (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice, Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., Žilina, Ing. Mgr. M. Bugala, 11/2019; Príloha č. 2) - uvádza, že:

a) na základe vykonanej predikcie akustických pomerov v záujmovom území od emisie hluku z pozemnej dopravy, ktoré súvisia iba so stavbou „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“ a nezohľadňujú kumulatívny vplyv hluku od existujúcej dopravy, pre denný, večerný a nočný čas konštatujeme, že podľa limitov prípustných hodnôt hluku z pozemnej dopravy pre kategóriu územia II. a III., v priestore pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov:

arianty 1, 2, 3, 3a - pre denný, večerný a nočný čas PH nie je prekročená.

► Rozptylová štúdia pre obdobie prevádzky (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice; ENVICONSULT, s.r.o., Žilina, RNDr. I. Pirman, 11/2019; Príloha č. 3) - v časti 8.

Záver, uvádza, že: Z výsledkov rozptylovej štúdie vyplýva, že obyvatelia v okolí plánovanej trasy diaľnice D4 Rača - Záhorská Bystrica nebudú ovplyvňovaní nadmernými imisiami z prevádzky diaľnice. Nízku imisnú záťaž v oblasti pohoria Malé Karpaty priaznivo ovplyvňujú parametre vetracích šácht, s dostatočnou výškou a priemerom. Rozloženie emisií je lepšie navrhnuté vo variantoch VI, V3, V3a (navrhnuté sú 3 vetracie šachty). Pri celkovom hodnotení variantov diaľnice, je z hľadiska imisnej záťaže okolitých sídiel počas prevádzky najpriaznivejšie hodnotený variant V3 a V3a a ako najmenej vhodný variant V2.

► Primerané posúdenie vplyvov na územia Natura 2000 (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice; RNDr. P. Barančok, CSc. BIO-ECO, 11/2019; Príloha č. 4) - v časti 9. Záver, je uvedené, že:

- Vzhľadom na výsledky hodnotenia vplyvov na územia sústavy Natura 2000 v sledovanom území, hodnotenia vplyvov na druhy a biotopy, ktoré sú predmetom ochrany v daných územiach sústavy Natura 2000, možno konštatovať, že realizácia navrhovanej činnosti Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica vo všetkých variantoch VI, V2, V3 a V3a s využitím NRTM metódy razenia tunela bude mať pravdepodobne nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000 (SKÚEV0104 Homol'ské Karpaty, SKÚEV0388 Vydrice, SKÚEV1388 Vydrice a SKCHVU014 Malé Karpaty) z hľadiska cieľov jeho ochrany.
- Na základe výsledkov hodnotenia vplyvov na územia sústavy Natura 2000 v sledovanom území, hodnotenia vplyvov na druhy a biotopy, ktoré sú predmetom ochrany v daných územiach sústavy Natura 2000, možno zároveň konštatovať, že realizácia navrhovanej činnosti Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica vo variantoch V2, V3 a V3a s využitím TBM metódy razenia tunela nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000 z hľadiska cieľov jeho ochrany.

Na základe vykonaného hodnotenia stretov záujmov s ochranou prírody je možné považovať navrhovanú činnosť Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica vo variantoch V2, V3 a V3a s využitím TBM metódy razenia tunela za realizovateľnú v prípade uplatnenia navrhovaných zmierňujúcich opatrení.

► Prieskum a hodnotenie vplyvov na biotopy (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice; RNDr. P. Barančok, CSc., RNDr. P. Burda, 11/2019; Príloha č. 5) - v časti 7. Záver, sa o.i. uvádza, že:

inventarizácia biotopov je spracovaná pre stavbu ktorá je posudzovaná v 4 variantoch trasy, ktoré sú však priebehom identické, líšia sa počtom a umiestnením vetracích šácht a trasovaním prístupových komunikácií. Alternatívy metód razenia tunela sú z pohľadu vplyvu na hodnotné biotopy irelevantné.

rámci predmetnej navrhovanej činnosti neboli inventarizované hodnotné nelesné biotopy, nakoľko sa na základe prieskumu v území dotknutom výstavbou nenachádzajú. Jediným neurčitkom, ktorý nie je možné preukázať v súčasnej dobe prieskumom, je potenciálny výskyt biotopu 8310 Nesprístupnené jaskynné útvary (Sk8 Nesprístupnené jaskynné útvary), ale výskyt však možný na trase rúbaného tunela v časti geologickej štruktúry Borinský kras.

rámci predmetnej stavby je inventarizovaných viacero druhov lesných biotopov, z ktorých budú ovplyvnené:

- 9110 Kyslomilné bukové lesy (L5.2 Kyslomilné bukové lesy), priamym zásahom a záberom plôch biotopov;
- 9130 Bukové a jedľové kvetnaté lesy (Ls5.1 Bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy), priamym zásahom a záber plôch biotopov;
- 9180\* Lipovo-javorové sutinové lesy (Ls4 Lipovo-javorové sutinové lesy), potenciálne priamym a nepriamym ovplyvnením menších lokalít výskytu biotopu v trase prístupových ciest k vetracím šachtám, ovplyvnením stanovištných podmienok;

- 91E0\* Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (Ls 1.1 Vrbovo-topoľové nízinné lužné lesy, Ls 1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy), priamy a nepriamy vplyv záberom plôch biotopov v nepriaznivom stave alebo fragmentov značne zmenených biotopov;
- 9160\* Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (Ls 2.1 Dubovo-hrabové lesy karpatské), ovplyvnený len biotop národného významu - priamym zásahom a záberom plôch biotopu;
- 9110\* Eurosibírske dubové lesy na spraši a piesku (Ls3.5 Sucho a kyslomilné dubové lesy - časť Ls3.5.1), ovplyvnený len biotop národného významu, priamym zásahom a záberom plôch biotopu.

(\*je biotopom európskeho významu).

► Hodnotenie dopadov na verejné zdravie - HIA (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice, Ing. J. Kočišová, PhD. a kol., 11/2019; Príloha č. 6) - v časti 11. Záverečné zhrnutie, uvádza, že: Na základe vykonaného hodnotenia vplyvov zdravotných rizík a vplyvu na verejné zdravie, za predpokladu, že počas prevádzky diaľnice budú dôsledne dodržiavané schválené technologické postupy, limity dané príslušnými legislatívnymi predpismi a pri splnení opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu vplyvov na životné prostredie, možno považovať vplyv líniovej stavby „Diaľnica D4 Bratislava Rača - Záhorská Bystrica“ za prijateľný a z hľadiska vplyvov na životné prostredie a obyvateľstvo za realizovateľný a v území únosný.

► Multikriteriálne hodnotenie (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice; Doc. Ing. J. Šáderová, PhD., Ústav logistiky a dopravy, F BERG, TU v Košiciach, 11/2019; Príloha č. 7) - na str. 16 hodnotenia sa uvádza, že: Na základe získaných výsledkov, najvhodnejším akceptovateľným riešením pre úsek Diaľnice D4 Bratislava Rača - Záhorská Bystrica, ktorý bude mať počas prevádzky najnižší vplyv na prírodné prostredie, využitie prebytku rúbaniny, znečistenie ovzdušia, na zdravie obyvateľstva, sociálne vplyvy a zvýšenie využitia dotknutého územia je Variant V3a, ktorého hlavnými výhodami sú:

najnižšia imisná záťaž ovzdušia,

z hľadiska vplyvov na podzemné vody je jeden z najpriaznivejších, vzhľadom k dĺžke tunela Karpaty - zvýšenie plynulosti a bezpečnosti tranzitnej dopravy, odľahčenie komunikačného systému mesta Bratislava a tým zvýšenie dopravnej bezpečnosti v meste,

vzduchotechnická centrála tunela bude riešená v podzemných priestoroch (podobne ako pri variante V3),

predĺženie tunela a jeho zahĺbenie za obcou Marianka, t.z. zmiernenie trvalého vplyvu na toto územie z hľadiska možnosti využitia tejto lokality,

prekrytý tunel bude maskovať dopravnú stavbu v krajine na okraji intravilánu,

nie je potrebný zásah do hotového úseku polovičného profilu diaľnice D4 v úseku MÚK Stupava Juh,

variant predstavuje najmenší zásah do cenných biotopov,

zhodnotenie prebytkov vytáženého materiálu sa využije vo väčšej miere ako pri variante V3, má najmenší vplyv na chránené územia v okolí,

má najvyššie zníženie emisnej záťaže obytných zón v dotknutom území.

► Posúdenie klimatických zmien a rizík (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice; RNDr. P. Šťastný, RNDr. P. Burda, 11/2019; Príloha č. 8) - v časti 6. Záver, sa uvádza:

re varianty riešenia diaľnice D4 v úseku Rača - Záhorská Bystrica navrhujeme nasledovné zmierňujúce a adaptačné opatrenia voči dopadom klimatickej zmeny:

- výstavbu kapacitne dostatočných systémov na odvádzanie dažďových vôd
- násypové a zárezové svahy rýchlostnej cesty osiať trávnu zmesou a realizovať výsadbu pôvodných, ale odolných druhov krovinatých drevín s pôdoochrannou funkciou,
- realizovať účinné a včasné spôsoby rekultivácie a revitalizácie porastov na okrajoch diaľnice vrátane prekrytej časti s osobitným dôrazom na proti eróznym účinkom,

- realizovať účinné spôsoby predikcie a monitoringu poveternostných podmienok so systémom včasného varovania a reakcie na rizikové situácie.

Z pohľadu vyhodnotenia citlivosti projektu zmeny diaľnice D4 na dopady klimatickej zmeny predstavuje variant V3 a V3a s najdlhšou prekrytou časťou na západe trasy vhodnejšie riešenie. V oblasti východnej časti trasy sú klimatické riziká rovnocenné pre všetky varianty. Rozdiely medzi východnou a západnou časťou v hodnotení vplyvu klimatických zmien a rizík sú nevýrazné, s výnimkou hydrologických dôsledkov na miestne odtokové línie a ich potenciálnu dynamiku odtoku.

► Technická štúdia stavby - Záverečná správa: Technická štúdia a orientačný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre stavbu diaľnice D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice; HydroGEP s.r.o., 962 31 Sliach, RNDr. M. Klúz a kol., 11/2019; Príloha č. 9) - odporúčania pre ďalšiu etapu prác sú podrobne uvedené v kap. 7. Odporúčania pre ďalšiu etapu (str. 118 - 122); v kap. 8. Záver, sa uvádza napr. že:

Cieľom geologických prác bolo objasniť inžinierskogeologické a hydrogeologické pomery v trase diaľnice D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica, od Rače po križovatku Záhorská Bystrica a posúdiť jej vplyv na podzemné vody v oblasti Marianky. Pre jeho splnenie bolo vybudovaných 24 vrtov o celkovej metráži 1092,70 m, z toho päť (RJV-1 až RJV-5) pri východnom portáli, šesť v okolí západného portálu (MHV-1, MHV-11, MHV-12, MJV-1, MJV-2 a MJV-3), štyri (MJV-4 až MJV-7) v úseku povrchového vedenia diaľnice, osem v okolí Svätej studne (MHV-3 až MHV-10), a jeden (MHV-2) medzi Marianským údolím a telesom diaľnice D4. Geologické pomery tunelovej stavby, portálov a povrchových objektov v skúmanom území sme určili prevažne na základe geologického mapovania a geofyziky, za použitia 3 metód:

- ERT 8000 m (1. etapa) a 18000 m (II. etapa),
- CSAMT 6000 m (1.etapa), 10000 m (II. etapa),
- gravimetria 4000 m (1. etapa), 6500m (II. etapa).

► Predpokladaný vplyv navrhovanej činnosti na jestvujúce vinohrady s dôrazom na možné ovplyvnenie exhalátmi (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice; Príloha č. 10) - pri celkovom hodnotení variantov je z hľadiska imisnej záťaže na vinohrady najpriaznivejšie hodnotený variant V3 a V3a. Závery a opatrenia uvedené na str. 13-15 tejto prílohy žiadame zrealizovať.

► Orientačný dendrologický prieskum (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice, Ing. J. Kočišová, PhD. a kol., 11/2019; Príloha 11) - upozorňuje na skutočnosť, že posudzované územie podlieha intenzívnym sukcesným procesom, kde náletové dreviny obsadzujú čoraz rozsiahlejšie plochy. Vyhodnotením dynamiky územia z dostupných podkladov – najmä leteckých meračských snímok od roku 1950 a následnej série ortofotomáp z obdobia rokov 2002 - 2018 bolo zistené cca dvojnásobné v prvom období a cca trojnásobné v druhom období a to najmä v západnej časti riešeného územia".

o realizácii a kolaudácii D4 v tomto úseku je žiaduce urýchlene realizovať vhodné krajinárske úpravy.

► Migračné trasy živočíchov (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice, RNDr. P. Burda a kol., 11/2019; Príloha č. 12) - orientačná migračná štúdia preukázala, že daná trasa bude dostatočne priepustná pre živočíchy, pričom nebolo potrebné riešiť napomáhajúce prvky udržateľnosti krajiny, obmedzujúce prvky krajiny - migračné bariéry ani variantné vymedzenie migračných koridorov. Preto ako základný mapový podklad pre jednotlivé varianty bola spracovaná mapa hlavných migračných koridorov. Minimalizáciu bariérovosti a priepustnosť trasy pre faunu oceňujeme.

► Technicko-ekonomická štúdia posúdenia geológie na razenie tunela a porovnanie metód razenia (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice; TAROSI construction &

consulting company, s.r.o. Ing. J. Snopko a kol., 01/2019; Príloha č. 13) - v časti 12. Záverečné odporúčenie sa uvádza napr., že;

- Výsledky matematického modelovania (hydrogeologického modelu masívu) poukazujú na nevyhnutnosť použitia takej techniky výstavby tunelových rúr, aby pri razení tunela bolo možné rýchle zabudovanie nepriepustného samonosného vodotesného ostenia čo najbližšie k čelbe tunela tak, aby sa minimalizoval drenážny účinok „otvorených - neizolovaných úsekov tunela" (v čase výstavby) na režim podzemných vôd.
- Geochemické práce a ich vyhodnotenia poukazujú, že necitlivý technický zásah do štruktúry v oblasti západného portálu tunela Karpaty, bez dostatočného technického zabezpečenia, môže spôsobiť zmenu chemického zloženia podzemných vôd hlbšieho obehu s mineralizáciou nad 500 mg/l, ktorých genéza je pravdepodobne viazaná na horninové prostredie karbonátov Borinskej sukcesie (vrátane Svätej studne, Prameňa nad Sv. Studňou, prieskumných vrtov MHV 1-12 a Jalčovho vrtu).
- Zároveň je potrebné uviesť, že aj v prípade použitia cyklickej metódy razenia jestvuje možnosť návrhu technických opatrení, ktoré dokážu znížiť drenážny účinok tunelových rúr na okolitý horninový masív a dotknuté vodné zdroje.
- V prípade realizácie technických opatrení, ktoré majú eliminovať drenážny účinok cyklickou metódou razeného tunela na hydrogeologický režim podzemných vôd okolitého horninového masívu je potrebné:
  - a) nielen vybudovať vodotesnú konštrukciu tunelovej rúry s celoobvodovým uzatvoreným systémom hydroizolácie, ale najmä zabezpečiť,
  - b) ale aj zabezpečiť vodotesnosť tunelovej rúry počas všetkých fáz razenia a zaistovania výrubu dočasným primárnym ostením.
- Požadované technické riešenie, ktoré je „ako-tak“ schopné zabezpečiť elimináciu drenážneho účinku razeného tunela (postup prác je predmetom výkresovej prílohy č. A024 007-100-111) na okolité horninové prostredie predstavuje pravidelné striedanie fáz:
  - a) cyklického razenia, otvárania jednotlivých záberov tunela po ochranou vopred zrealizovanej celoobvodovej kazetovej izolácie,
  - b) realizácie plnohodnotných kaziet (napr. z tryskovej injektáže, ktoré sú vpred realizované z čelby razenej tunelovej rúry.

► Projekt nakladania s rúbaninou (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice; TAROSI construction & consulting company, s.r.o. Ing. J. Snopko a kol., 11/2019; Príloha č. 14) - v časti 10. Záver a odporúčenie sa o.i. uvádza, že:

- Na základe predbežných výpočtov pri realizácii tunela Karpaty, ktorý je ťažiskovým objektom na úseku pripravovanej Diaľnice D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica, dôjde v závislosti od kombinácie:
  - a) navrhovaného Variantu V1, V2, V3, V3a (rozdielne výškové vedenie západného úseku hĺbeného tunela Karpaty voči povrchu terénu, a rôzna dĺžka hĺbených úsekov na ZP),
  - b) samotnej metódy razenia tunela, kde pri kontinuálnej metóde razenia tunela pomocou plnoprofilového raziaceho stroja - TBM, je horninový masív rozpojovaný rotačným pohybom frézovej (raziacej) hlavy, ktorá vytvára kruhovú plochu priečného rezu výrubu, k vyťaženiu rúbaniny s objemom v rozsahu 3 125 000 ~ 5 320 000 m<sup>3</sup>.
- Realizácia tunela Karpaty (vo Variantoch V1, V2, V3, V3a) pomocou kontinuálnej metódy razenia - TBM, v porovnaní s cyklickou metódou razenia - NRTM, navýši objem rúbaniny vyťaženej z tunela cca o 1,0 mil. m<sup>3</sup>. Toto navýšenie objemu je priamo podmienené technológiou plnoprofilového razenia pomocou raziaceho stroja. Na základe syntézy údajov sme dospeli k záveru, že napriek zvýšenému objemu rúbaniny, prináša kontinuálna metóda razenia (TBM) oproti cyklickej metóde razenia tunela (NRTM), z hľadiska technického,



ekonomického, ekologického a dopravného nasledovné výhody:

- a) jednoduchší a pre životné prostredie menej zaťažujúci spôsob úpravy (drvenia) vyťaženej rúbaniny, z dôvodu že, kontinuálna metóda razenia pomocou plnoprofilového raziaceho stroja (TBM), zabezpečuje drvenie rúbaniny priamo na čelbe tunela pomocou raziacej hlavy stroja,
- b) podstatné zníženie hlukového zaťaženia na portáloch tunela z dôvodu minimálneho množstva rúbaniny drvenej v priestore portálov,
- c) elimináciu koľajovej dopravy z medzidepónie na východnom portály do priestoru v blízkosti západného portálu tunela,
- d) nevyžaduje budovanie železničnej vlečky zo ŽST Devínska Nová Ves do Lokality C,
- e) elimináciu nákladnej automobilovej dopravy pri transporte rúbaniny do priestoru jednotlivých Lokalít za účelom trvalého uloženia materiálu.

► Doplnkové prieskumné práce k orientačnému IGHP (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice; HydroGEP s.r.o., 962 31 Sliač, RNDr. M. Klúz a kol., 11/2019; Príloha č. 15) - v časti Odporúčania sa uvádza, že:

zmysle odporúčaní predchádzajúceho prieskumu (Klúz et al., 2015) treba pred výstavbou diaľnice D4 realizovať podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum pre overenie záverov predchádzajúcich geologických štúdií s osobitým zameraním sa na:

- na východný a západný portál razeneho tunela,
- preveriť vlastnosti identifikovaných rizikových úsekov v trase tunela,
- osobitú pozornosť treba venovať úseku razeneho tunela v jednotkách borinskej sukcesie v km 9,055 - 9,960, ktorý predstavuje najmenej priaznivé prostredie pre razenie tunela z hľadiska geotechnických a hydrogeologických pomerov,
- na hydrogeologické pomery exponovaných oblastí (oblasť Marianky, povodia Račieho potoka, Vydrice)

Na základe výsledkov starších prieskumov (Klúz et al., 2015) a teraz prezentovaných výsledkov konštatujeme, že razením tunela metódou NRTM dôjde k nežiaducemu ovplyvneniu útvarov podzemnej vody širšieho okolia obce Marianky, vrátane Svätej studne a prameňov Vydrice v hornej časti jej povodia. Preto navrhujeme tunel raziť menej invazívnou metódou TBM, ktorá je realizovaná plno profilovým raziacim strojom s plášťom, ktorý umožňuje ihneď po vyrazení tunela montovať železobetónové segmentové ostenie z prefabrikátových dielcov s vodotesnými spojmi a zabezpečuje okamžitú vodotesnosť diela.

V prípade razenia tunela metódou NRTM bolo odporúčené vykonať kontrolné seizmické merania (seizmický monitoring) v úseku najbližšie k vodným zdrojom (Borinský kras) za účelom overenia vplyvov technickej seizmicity pri razení tunela na horninové prostredie kolektorov vodohospodárskych objektov a prírodných krasových útvarov. Odporúčame upraviť harmonogram výstavby tak, aby nenastal prvý modelovaný scenár, pri ktorom sa po 44 mesiacoch stretnú obidva úseky razby a otvorí sa 2000 m súvislého úseku bez izolácie.

Pre sledovanie vplyvu stavby na režim povrchových vôd odporúčame vybudovať na Mariánskom a Račom potoku a na pramenisku Vydrice (v blízkosti tunela) vodomerné stanice pre sledovanie prietokov pred výstavbou (3 roky) a počas výstavby, nakoľko napr. na hornom toku Vydrice sa v minulosti vyskytli nulové prietoky spôsobené klimatickou zmenou v poslednom období.

Vzhľadom na spoločenskú požiadavku týkajúcu sa Svätej studne odporúčame pred výstavbou (3 roky) a počas výstavby sledovať kvantitu a kvalitu vôd (v rozsahu minimálnych rozborov (podľa NV č.354/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov) v kvartálnych intervaloch, nakoľko v analýze z hodnotenej etapy (2019) bol detegovaný obsah NO<sub>3</sub>, poukazujúci na antropogénny vplyv.

► Stanovisko VÚVH Bratislava (Výskumný ústav vodného hospodárstva, 812 49 Bratislava, 06/2019; Príloha č. 16) - v časti Záver sa uvádza, že:

► la základe odborného posúdenia predloženej PD navrhovanej činnosti stavby „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“, v rámci ktorého boli identifikované predpokladané zmeny fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík útvarov povrchovej vody SKD0005 Vydrica, SKV0362 račiansky potok, SKV0161 Šúrsky kanál a SKM0053 Mariánsky potok a príslušných drobných vodných tokov s plochou povodia pod 10 km<sup>2</sup>, ktoré neboli vymedzené ako samostatné vodné útvary, spôsobené realizáciou navrhovanej činnosti stavby „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“, v tomto štádiu poznania z dôvodu zložitosti a náročnosti tunelového prechodu cez masív Malých Karpát, zrejmých neurčitostí vyplývajúcich zo znalosti dotknutého územia na úrovni orientačného IGHP ich vplyv na ekologický stav/potenciál dotknutých útvarov povrchovej vody nie je možné vylúčiť.

► významnosť vplyvu na zmenu hladiny v útvaroch podzemnej vody SK1000100P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Viedenskej panvy, SK1000300P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov centrálnej časti Podunajskej panvy, SK2000200P Medzizrnové podzemné vody západnej časti Viedenskej panvy, SK2001000P Medzizrnové podzemné vody centrálnej časti Podunajskej panvy a jej výbežkov, SK 200010FK Puklinové a krasovo - puklinové podzemné vody Pezinských Karpát v tomto štádiu poznania z dôvodu zložitosti a náročnosti tunelového prechodu cez masív Malých Karpát, zrejmých neurčitostí vyplývajúcich zo znalosti dotknutého územia na úrovni orientačného IGHP nie je možné vylúčiť.

► Všeobecné netechnické zhrnutie (VNTZ) (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice, Mgr. L. Eliáš, 11/2019; Príloha č. 17) - v časti Porovnanie variantov sa uvádza napr., že:

Z porovnania všetkých kritérií a na základe výpočtu celkovej užitočnosti jednotlivých variantov maximálnu hodnotu užitočnosti získal variant V3a, ktorý možno považovať ako najvhodnejší variant diaľnice D4 v úseku Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica. Variant V3a rieši dostačujúco dopravné problémy v území, predstavuje najmenší zásah do cenných a chránených území prírody, jeho vplyv na obyvateľstvo bezprostredne dotknuté je spoločensky akceptovateľný a v území únosný. Úroveň znečisťovania ovzdušia nedosahuje dolnú medzu, monitoring nie je potrebný.

Zároveň pri variante V3a nie je potrebný zásah do hotového a v súčasnosti prevádzkovaného polovičného profilu úseku Diaľnice D4 v úseku križovatka MÚK Stupava juh (D2/D4) a v najväčšej miere sa zabezpečí zhodnotenie prebytku vyťaženej materiálu (rúbaniny).

► Všeobecné netechnické zhrnutie (VNTZ) v nemeckom jazyku (EP Projekt s.r.o., Mlynská 28, 040 01 Košice, Mgr. L. Eliáš, 11/2019; Príloha č. 18) - porovnanie variantov je identické, ako je to uvedené v komentári uvedenom v predchádzajúcom VNTZ slovenská verzia) – t.j. maximálnu hodnotu užitočnosti získal variant V3a.

► Vplyv navrhovanej činnosti nepresiahne štátne hranice SR.

► Záver:

- Po zohľadnení pripomienok uvedených v tomto stanovisku, za predpokladu realizácie opatrení uvedených v SOH a jej prílohách (č. 1-17) realizáciu navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“ odporúčame.
- Preferujeme realizáciu v zmysle Variantu V3a.

Toto stanovisko nenahrádza Záväznú stanovisko hlavného mesta SR Bratislavy k investičnej činnosti, ktoré bude vydané v zmysle všeobecne záväzných právnych predpisov na základe odborného posúdenia dokumentácie pre územné rozhodnutie.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je obsiahle, na úvod stručne popisuje posudzované varianty navrhovanej činnosti a následne konštatuje súlad vybraného variantu V3a s platnou ÚPN, rovnako aj konštatuje jeho podporu zo strany hlavného mesta. Stanovisko podrobne popisuje historický kontext procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie a popisuje v ňom*

prezentované stanoviská hlavného mesta. V stanovisku sú relatívne podrobne popísané závery z procesu posudzovania, pri ktorých sú následne akcentované požiadavky hlavného mesta Bratislavy. Požiadavky prezentované v tomto stanovisku sú relevantné a vecne správne pre minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie, a preto sú zapracované do návrhu opatrení pre vybraný variant realizácie navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.

**10. Mesto Stupava, Mestský úrad Stupava, Hlavná 1/24, 900 31 Stupava (list č. VŽP/279/2020 zo dňa 07. 02. 2020)**

**Doplnenie stanoviska:** (list č. VŽP/279/2020 zo dňa 07. 02. 2020)

Mesto Stupava zaslala k správe o hodnotení nasledovné požiadavky/pripomienky, cit.:

”

1. Uprednostňujeme variantu V3, pričom žiadame o zmenu riešenia výduchových šácht na verziu so zapustenou technológiou pod úrovňou terénu s tým, že v teréne bude vyvedený iba komín.
2. Varianty V1 a V2 sú pre nás neakceptovateľné, žiadame o ich definitívne vylúčenie.
3. Žiadame prehodnotenie kombinovaného variantu V4 a V6 s čo najdlhším spoločným úsekom, javí sa nám najviac účinná pre odľahčenie súčasnej dopravnej situácie, keďže vyťaženosť kombinácie tunela V4/V6 je výrazne vyššia ako u ostatných variantov.
4. Pre variantu V3 požadujeme vybudovať tunel - úplné zakrytie diaľnice, až po štátnu cestu I/2, v podstate až po križovatku diaľnice s cestou I/2.
5. Ak bude uprednostnený variant V3a, žiadame vytvoriť za cestou I/2 smerom na D2 zemné protihlukové valy, resp. osadiť protihlukové steny v dĺžke cca 300 m.
6. Ak bude uprednostnený variant V3a, žiadame neprekrytý úsek diaľnice medzi portálom a cestou I/2 ošetriť protihlukovým zemným valom z každej strany.
7. Žiadame počas výstavby obmedziť prašnosť a hlučnosť; výrobu betónových prefabrikátov, drvenie rúbanín atď. prevádzkovať v uzatvorených odhlučnených výrobných halách.
8. Žiadame vyriešiť izoláciu depónie vyťaženej horniny a jej manipulačnú dopravu od obytných častí Stupavy ochrannými valmi.
9. Žiadame presunúť stavebný dvor, depóniu rúbaniny, drvičky a výrobu prefabrikátov za cestu I/2 bližšie k diaľnici D2.
10. Žiadame pásové dopravníky na presun drvenej rúbaniny odhlučniť.
11. V prípade varianty V3 a V3a žiadame opakované aktuálne posúdenie šírenia hluku v každej fáze projektovej prípravy stavby, nakoľko po spustení diaľnice do prevádzky značne vyskočí tranzitná doprava v blízkosti mesta.
12. Keďže bude k dispozícii prebytok vyťaženeho materiálu, žiadame vytvoriť protihlukovú bariéru na severnej strane už počas výstavby diaľnice, aj keď správa o hodnotení to neodporúča.
13. Žiadame naprojektovať organizácie dopravy tak, aby dodatočne nezaťažil preťažené existujúce miestne komunikácie.
14. Vzhľadom na časovú náročnosť trvania činnosti žiadame prehodnotiť nepretržitú stavbu diaľnice a dodržať čas nočného klúdu od 22,00 do 6,00 hod, ako aj nedele a sviatky.

15. Žiadame o úpravu harmonogramu výstavby tak, aby bola tunelová rúra v odkrytom úseku v 10,5 km až 12,3 km vybudovaná na začiatku stavby, aby bola zabezpečená ochrana pred hlukom.
16. Žiadame nepretržité monitorovanie staveniska z hľadiska hluku a exhalátov.
17. Z dôvodu častej kolízií zveri s dopravnými prostriedkami navrhujeme vybudovanie ekoduktov nad cestou I/2 v najviac postihnutej oblasti - medzi križovatkou cesty I/2 s D4 a čerpacou stanicou pohonných hmôt.
18. Žiadame vybudovanie diaľničného privádzača Stupava sever z diaľnice D2 za Stupavou smerom na Vysokú pri Morave.
19. Žiadame navrhnúť účinné opatrenie proti výraznému poklesu podzemných vôd, nakoľko oblasť prameniska Pajštúnskej vyvierajúcej a Medené Hámre nebola bližšie preskúmaná. Žiadame nepretržitý monitoring.
20. Ako kompenzáciu za strpenie stavby žiadame vybudovať vodojem pre mesto a cyklotrasu (Stupava - Marianka - Záhorská Bystrica) - bližšie informácie upresníme pri ďalších rokovaníach.

#### **Doplnenie stanoviska:**

1. Vzhľadom na rozsah dopadov stavby tunela D4 na životné prostredie žiadame širšie preskúmanie dopad na hydrogeológiu. Počet a umiestnenie prieskumných vrtov nemožno považovať za dostatočné. V rámci modelu prúdenia podzemnej vody je predložená dokumentácia veľmi stručná a nedostatočná. Zo zjednodušeného inžiniersko-geologického pozdĺžneho profilu vyplýva, že tunel prechádza cez mnoho tektonicky porušených zón, v modeli je však zahrnutá iba jedna. V celom modelovanom území nie sú zohľadnené identifikované tektonicky porušené zóny, kde je možné očakávať zvýšenú priepustnosť. Z uvedeného vyplýva, že je nevyhnutné preskúmanie pohybu vody najmä v kritických úsekoch: - v pramennej oblasti Vydrice
  - oblasti Borinského krasu
  - prameňov Pajštúnska vyvierajúca
  - Medené Hámre
  - Pod hradom Volavec
  - okolie Svätej studne a ďalších prameňov.
2. Počas výstavby a v priebehu prvých rokov od uvedenia do prevádzky navrhovanej činnosti kontinuálne monitorovanie nasledovných faktorov životného prostredia:
  - monitorovanie hluku
  - monitorovanie vibrácií
  - monitorovanie technickej seizmicity z činnosti súvisiacej s výstavbou tunela a súvisiacej infraštruktúry a cestných komunikácií
  - monitorovanie prašnosti
  - monitorovanie polietavých, suspendovaných častíc
  - monitorovanie plyných znečisťujúcich látok.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko uprednostňuje variant V3 ako najvýhodnejší. V stanovisku je celý rad pripomienok, z ktorých časť je relevantná, časť nie je relevantná a časť nie je možné akceptovať pre aktuálny stav procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej aj „proces EIA“) pre navrhovanú činnosť. Pripomienky či požiadavky, ktoré nie sú relevantné: Požiadavka č. 4 nie je relevantná z technického hľadiska, pri portály je potrebné technické zázemie (aj z pohľadu bezpečnosti), ktoré nie je možné odsunúť až za križovátku. Požiadavka č. 12 nie je relevantná pre vybraný variant navrhovanej činnosti. Prvotne bude realizované prekrytie diaľnice presypaným tunelom. Požiadavka č. 17 nie je relevantná. Ekodukty je*

*potrebné budovať prioritne na diaľkových migračných koridoroch, na definovanom mieste nie je evidovaný žiadny migračný koridor, ktorý by bolo potrebné riešiť nadštandardným technickým riešením. V mieste je evidovaný len nepravidelný občasný pohyb zveri na potravné biotopy. Požiadavka č. 20 nie je relevantná. Proces EIA by nemal riešiť takto vnímané kompenzácie. Nie sú smerované na elimináciu vplyvov na životné prostredie v dôsledku realizácie navrhovanej činnosti. Pripomienky, ktoré nie je možné akceptovať v tomto štádiu procesu EIA: Pripomienku č. 3 nie je možné už v tomto štádiu procesu EIA akceptovať, zadané varianty navrhovanej činnosti boli posúdené v zmysle platnej legislatívy. V tomto štádiu už nie je možné procesne navrhovať nové varianty na posudzovanie. Ostatne požiadavky, či pripomienky sú relevantné, preto sú zapracované do opatrení k odporúčanému variantu navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska, resp. ich realizácia vyplýva z platnej legislatívy.*

#### **11. Mestská časť Bratislava – Vajnory, Roľnícka 109, 831 07 Bratislava 36 (list č. OS/209/2020/KRU zo dňa 07. 02. 2020)**

Mestská časť Bratislava - Vajnory vo svojom stanovisku k zverejnenej správe o hodnotení navrhovanej činnosti žiada, aby, cit.: „boli obyvatelia mestskej časti Bratislava - Vajnory chránení pred zdrojmi hluku, infrazvuku a vibrácií spôsobených výstavbou a stavbou samotnou podľa príslušných § vyhláška č. 549/2007 Z. z. Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky, ktorou ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí,

- žiadajú, aby stavebné mechanizmy počas výstavby /stacionárne, mobilné/ neznečisťovali obytné prostredie Vajnôr nad prípustné hodnoty a aby stavenisková doprava počas výstavby bola odklonená mimo zastavaného územia Vajnôr,
- žiadajú, aby sa počas výstavby čo najviac chránili jestvujúce vinohrady na úpätí Malých Karpát a v katastri Vajnôr,
- v prípade, že dôjde k likvidácii jestvujúcich vinohradov v katastri Vajnôr vplyvom stavby, žiadajú tieto v plnom rozsahu nahradiť na pozemkoch na to určených, alebo iných vhodných pozemkoch najmä na úpätí Malých Karpát,
- riešiť odvedenie dažďových vôd počas výstavby ako aj počas prevádzky stavby tak, aby tieto vody boli odvádzané mimo zastavaného územia katastra Vajnory,
- žiadajú rešpektovať cyklotrasu Jurava aj trasu turistického chodníka vo viniciach a na Biely kríž pri poľovníckej chate nad vjazdom portála tunela v smere do Záhorskej Bystrice počas výstavby aj počas prevádzky stavby bez prerušenia, respektíve nahradiť ju v plnom rozsahu.“

*Vyjadrenie MŽP SR: V stanovisku je uvedený rad pripomienok či požiadaviek. Požiadavka na náhradu zlikvidovaných vinohradov v katastri obce Vajnôr je prakticky nerealizovateľná. Všetky vhodné pozemky na obdobný typ vinohradov v katastri obce Vajnory sú vinohradmi už v súčasnosti. Ostatné navrhované podmienky na zmiernenie vplyvov na životné prostredie sú relevantné a prakticky realizovateľné, preto sú zapracované do návrhu opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

#### **12. Obec Borinka, Obecný úrad Borinka č. 110, 900 32 (list č. 46/2019 zo dňa 09. 02. 2020)**

Cit.: „Obec Borinka, týmto v spolupráci s komisiami pri OcÚ, OZ a aj v zastúpení širokej verejnosti na základe doručeného listu dňa 13. 1. 2020 z Ministerstva životného

prostredia Slovenskej republiky, sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, Námestie Ľudovíta Štúra 35/1, 812 35 Bratislava, v zmysle § 35 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov (ďalej len zákon) v súvislosti so správou o hodnotení činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica" o posudzovaní vplyvov na životné prostredie pre navrhovateľa: Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava vydáva nasledovné stanovisko:

\*posúdenie variantu:

1. Žiadame prehodnotenie kombinovaného variantu V4 a V6 keďže vyťaženosť kombinácie tunela V4 a V6 je výrazne vyššia ako u ostatných variantov (ovplyvní – zvýhodní aj dopad na vodárenské zdroje, znečistenie ovzdušia, atď.) a zároveň tento variant v pomere vyťaženosť, nákladov a vplyvov na vodný režim a na celkový dosah na obyvateľstvo, flóru a faunu sa aj podľa všetkých dostupných predpokladov javí ako najpriateľnejší. (odôvodnenie: príloha č. 1)

\*hydrogeologický prieskum:

2. Namietame predloženú Záverečnú správu - doplnkové prieskumné práce - zhotoviteľ HydroGEP, s.r.o., č. 2019/35, ako nekompletnú, nedostatočnú, bez použiteľných záverov. Žiadame o posudzovanie stavby až po vyhotovení riadneho IG prieskumu, vyhodnotenia vplyvu na existujúce vodné zdroje (Pajštúnska vyvieracia, Medené Hámre, Pod hradom (malý), Pod hradom (veľký) a Volavec, atď..), ktorý bude obsahovať aj vrtné práce, čerpacie a stopovacie skúšky, prípadne výsledky z prieskumnej štóly.

Samotné stanovisko VÚVH zo dňa 25. 6. 2019 hodnotí hydrogeologický prieskum (str. 34) ako nedostatočný, na základe ktorého vplyv stavby na vodárenské zdroje nie je možné posúdiť.

Zároveň uvádza skutočnosť/potrebu v ďalšom stupni posúdiť vplyv ťažby na exist. vodárenské zdroje, pri ich zániku zabezpečiť náhradné riešenie zásobovania obyvateľov pitnou vodou!!!! Z uvedeného vyplýva, že dokumentácia pripúšťa - nevyklučuje túto alternatívu.

Považujeme za neprípustné, odsúhlasiť predloženú správu o hodnotení v tomto štádiu, ak by prišlo k ovplyvneniu vodárenských zdrojov, v aktuálnom čase neexistuje žiadne náhradné riešenie pre zásobovanie niekoľko tisíc obyvateľov pitnou vodou. (odôvodnenie: príloha č. 2)

\*biotopy, NATURA 2000, dendrologický prieskum:

3. Žiadame prehodnotiť vplyv úbytku povrchových, podzemných vôd/zmenu hydrogeologických pomerov pomenovaných v bode č. 2 na faunu, flóru „Karpaty", podľa primeraného posúdenia vplyvov na územie Natura 2000 (RNDr. Peter Barančok, CSc.) existujú možné neurčitosti v posúdení vplyvu, ktoré vyplývajú z nedostatočných informácií o možnom nepriamom ovplyvnení prostredníctvom zmien vodného režimu dotknutých lokalít a zmien v prietokoch vody v dotknutých tokoch...

(odôvodnenie: Všetky pramene sú situované nad úrovňou tunela, z dôvodov uvedených v predchádzajúcom bode je možné konštatovať, že znehodnotenie, resp. možný zánik zdrojov nebude vplývať len na nutnosť náhradného zabezpečenia vodného zdroja, ale aj na celý ekosystém a teda vplyv je viac ako pravdepodobný; ŠOP pripúšťa 14 biotopov európskeho významu, ktoré sú senzibilné na stav podzemných vôd)

\*rozptylová štúdia:

4. Požadujeme doplniť rozptylovú štúdiu o prepočet najnevhodnejšej situácie nárazového znečistenia pri prípadnej nehode a požiaru v jednotlivých úsekoch tunela a porovnanie s limitnými hodnotami. Vynútená ventilácia v takomto prípade sa predpokladá 250 m<sup>3</sup>/s - výkon ventilátora - vymenený vzduch (pre bezpečnosť) a je potrebné zobrať do

úvahy aj vozidlá nachádzajúce sa v tuneli aj úsek v km, ktorý má byť ktorou vetracou šachtou odvetraný.

(odôvodnenie: spracovaná rozptylová štúdia ENVICONSULT spol. s r.o., Obežná 7, 010 08 Žilina uvažuje (akýkoľvek variant) len s priemernými/bežnými príspevkami znečistenia ovzdušia z normálnej dopravnej prevádzky, pri rýchlostiach vozidiel 40 - 100 km/h, tiež limity sú prepočítané (modelované) a hodnotené z pohľadu na referenčné body podľa uvedeného, z tohto vyplýva aj porovnanie s limitnými hodnotami podľa vyhl. č. 244/2016 Z. z. za vyhovujúce).

\*vetracie šachty:

5. Žiadame zaslať na pripomienkovanie stavebné a technologické parametre vetracích šacht - popis stavebného objektu, záber pozemkov, inak nie je možné sa k uvedenému vyjadriť.

(odôvodnenie: cit.: „Na ústí vetracej šachty bude vybudovaný výduchový objekt. Jedná sa o teleso kruhového prierezu s priemerom 8 m, pričom polovica prierezu je využitá pre vháňanie čerstvého vzduchu a polovica pre odvádzanie odpadového vzduchu. Samotná plocha výduchového otvoru dosahuje cca 18 m<sup>2</sup>. Navrhovaná výška objektu je 15 m a rýchlosť prúdenia odpadového vzduchu je 16 m/s.“ Uvedené je dostupným popisom vetracieho objektu (rozptylová štúdia) - nie je možné dedukovať, ako bude výsledný SO navrhnutý a zhotovený, nekonkrétnosť je možné považovať za zámer)

\*prístupové cesty:

6. Žiadame: upresniť záber lesných pozemkov a poľnohospodárskej pôdy pre výstavbu prístupových ciest, prehodnotiť ich definitívnu úpravu (asfalt, betón, čiastočne spevnená - makadam, panely, atď..) šírkové parametre, prípadne dočasnosť a možné umiestnenie v existujúcich OP iných IS a uvedené zaslať na pripomienkovanie.

(odôvodnenie: na verejnom prerokovaní zámeru v Stupave dňa 6. 2. 2020 bola otázka prístupu počas výstavby - hĺbenie vetracích šacht a ich servis počas prevádzky zodpovedaná takto: cit.: „Budú použité existujúce lesné cesty“. Uvedené je možné považovať za zavádzajúce, klamlivé, uvažujú sa spevnené komunikácie bez bližšej Špecifikácie. Pretože nie je schválený definitívny variant - počet a umiestnenie vetracích šacht, nie je možné k danému zaujať stanovisko, ide o nové navrhované komunikácie v CHKO a citlivom prírodnom prostredí)

Chápeme náročnosť projektu aj jeho prínos pre región, práve preto sme očakávali aj stanoviská odborníkov napr. akademickej obce – jednotlivých fakúlt vysokých škôl a univerzít (geotechnika, hydrogeológia, stavebná fyzika STU, katedry environmentálnej sekcie UK) a Slovenskej akadémie vied. Pevne dúfame, že úspech projektu D4 zostane v rukách odborníkov a nestane sa nástrojom politických vyjednávání.

Prílohy: 2x odôvodnenie

Odôvodnenie č. 1: Z dôvodu presmerovania aj mestskej dopravy bude pozitívny vplyv V4/V6 na životné prostredia 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. Blízkosť Bratislavy zvyšuje podiel mestskej dopravy na celkovej vyťažiteľnosti o cca 1/3. 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. Hodnotenia intenzity dopravy v EIA konštatujú nárast intenzity dopravy s každým priblížením trasy k Bratislave, nie je preto logické posúvať portál ďalej od Bratislavy - opačným nevýhodným smerom (jednoducho menej áut vs. vyšší náklad) Zároveň podotýkame, že všetky posudzované varianty tunela

(okrem 0-tého) 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 nezaradiť do rovnocenného posudzovania aj iné trasy tunela (V4, V5 a V6), (s argumentom, že vylúčením šetril verejné finančné prostriedky) ktoré sú v úvode hodnotenia vyznačené, bol podľa nás porušený základný princíp posudzovania vplyvov na ŽP podľa zákona č. 24/2006 Z.z., a spracovateľ tak znemožnil bez adekvátnych dôvodov rovnocenne posúdiť vplyvy všetkých navrhnutých trás na okolité zložky životného prostredia a dotknutého obyvateľstva.

Odôvodnenie č. 2: 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), Mariánskeho súvrstvia (ílovité a vápnité bridlice, lokálne s prítomnosťou vápencov) a neogénnym komplexom (vápnité ílovce, piesky, resp. štrky).

Metodika a rozsah geologického prieskumu nezrejmili 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 (vid pozdĺžny IG profil - príloha č. 104 k Technicko-ekonomickému štúdiu) neboli prieskumné vrty ani v jednom prípade umiestnené v týchto miestach, čím neboli overené ich hydraulické vlastnosti.

Uvedený prieskum preto nemohol poskytnúť dostatočný súbor podkladov pre kalibráciu matematického modelu. Predložená štúdia obsahuje veľa argumentov, bez ich udania 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 (vid príloha č. 104) vyplýva, že tunel prechádza cez mnoho tektonicky porušených zón, v modeli je však zahrnutá iba jedna. V celom modelovanom území 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 reprodukovať správanie sa prírodného prostredia. To znamená že predikované vplyvy môžu byť rádovo (aj 10 až 100 násobne) väčšie, alebo menšie, ako prezentované v dokumentácii.

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.
- 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).

Pri odvádzaní odpadových vôd bol hodnotený iba ich vplyv na prietoky 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 Rači 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 výdatností prameňov a vyvieraciek, ktoré sú nad kótami razených tunelov. 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)".

- Záver je výsledkom modelovania na nedostatočných podkladoch a s neúplnými vstupmi
- Predpovedať vplyvy tak významného zásahu do životného prostredia, ako je plánovaný tunel Karpaty (najdlhší na Slovensku), na základe vyššie uvedených nedostatkov a neistôt (nekalibrovaný modelu prúdenia podzemných vôd, absencia

dostatočného hydrogeologického prieskumu, ktorým by boli overené hydraulické vlastnosti zvodneného prostredia, najmä v miestach existujúcich zlomových systémov, určujúcich pre obeh 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). tiež str. 34 cit. stanoviska VÚVH; Možný vplyv realizácie navrhovanej činnosti na vodárenské zdroje vzhľadom na súčasné poznanie na úrovni technickej štúdie a orientačného inžinierskogeologického a hydrogeologického nie je možné posúdiť. Pričom vzápätí nevylučuje možnosť zániku exist. vodárenských zdrojov a odporúča zabezpečiť náhradné riešenie zásobovania obyvateľov pitnou vodou.

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 spresnené hydraulické parametre jednotlivých litologických celkov a pohyb vody najmä v kritických úsekoch - v pramennej oblasti Vydrice a oblasti Borinského krasu - prameňov Pajštúnska vyvieracia, Medené Hámre, Pod hradom, Volavec a okolí Svätej studne a ďalších prameňov v Marianskom 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).

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.

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 kompletne 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 MŽP SR: Toto stanovisko je štruktúrované do 6 bodov/pripomienok a 2 odôvodnení. K pripomienke č. 1 je nutné konštatovať, že v tomto štádiu procesu EIA ju nie je možné akceptovať, zadané varianty navrhovanej činnosti boli posúdené v zmysle platnej legislatívy. V tomto štádiu už nie je možné procesne navrhovať nové varianty na posudzovanie. K pripomienke č. 2 Namietaná záverečná správa – 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.). 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 – Vyhlášky 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, čerpacie 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), Volavec) 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 „Doplňkové 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 k navrhovanej činnosti. K pripomienke č. 3. Po doplnení údajov k hydrogeologickým charakteristikám dotknutého územia boli aktualizované aj závery Primeraného posúdenia na územia sústavy Natura 2000, ktoré reflektovali všetky neistoty a doplnenia z pohľadu vplyvu na dotknuté predmety ochrany. Je teda možné konštatovať, že pripomienka už bolo vyhovené v rámci procesu doplnenia údajov k Správe o hodnotení. Pripomienka č. 4 nie je relevantná. Rozptylová štúdia je spracovaná metodicky správne. Požiadavka na modelovanie krízovej situácie vôbec nemusí reflektovať najhorší možný variant. Nie je možné predpokladať veľkosť a dopady požiaru v tunely. Preto sa považuje takéto modelovanie za veľmi hypotetické až zavádzajúce. Pripomienky č. 5 a 6 sú požiadavkou na presnejší technický detail jednotlivých konštrukcií samotných výduchov a prístupových ciest k nim. Požadované technické detaily nemenia nič na predpokladaných vplyvoch na životné prostredie. Všetky možné prístupové cesty sú vyznačené v projektovej dokumentácii, ktorá je podkladom pre Správu o hodnotení navrhovanej činnosti. Rovnako technický popis vetracích šácht je pre určenie predpokladaných vplyvov dostatočný. Požiadavky dotknutej obce preto považuje MŽP SR za irelevantné a nepodstatné.

### **13. Komisia rozvoja obce, výstavby a stavebného poriadku územného plánovania a dopravy, pri OZ obce Borinka, Obecný úrad Borinka č. 110, 900 32 (list zo dňa 11. 02. 2020)**

Komisia rozvoja obce, výstavby a stavebného poriadku, územného plánovania a dopravy, pri OZ obce Borinke na základe doručeného listu dňa 13. 01. 2020 z MŽP SR má nasledovné pripomienky, cit.:

## „A) ODVETRÁVACIE OTVORY - VÝDUCHY

1. Technológiu výduchov zmeniť na verziu s technológiou zapustenou pod úrovňou terénu, s tým že nad terén je vyvedený iba komín. Výduchový komín žiadame umiestniť ďalej od Borinky. Sme proti budovaniu vetracích šacht s technológiou na povrchu ako na obrázku dole.
2. Vetrание, vzhľadom na dotknuté chránené územie a tesnú blízkosť obývaných oblasti obce Borinka, žiadame vybaviť najkvalitnejším možným filtračným zariadením (so schopnosťou zachytávať čo najviac NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, 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.
3. 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.
4. 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.

## B) 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

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

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

2. 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).

## C) ORGANIZÁCIA VÝSTAVBY, eliminácia dopadov na ŽP počas výstavby:

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

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

2. 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.

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

## ZABEZPEČENIE STÁLEHO MONITORINGU PRED AJ POČAS VÝSTAVBY

Navrhovaný monitoring 2 x ročne považujeme za neakceptovateľný.

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.

#### D) HYDROGEOLOGIA

1. Požadujeme v prvom rade realizovať podrobný hydrogeologický a inžiniersko-geologický prieskum, ktorý preukáže zvodnenie horninového prostredia a tektonicky porušených zón.
2. Požadujeme realizovať dlhodobé čerpacie skúšky v miestach najväčšieho zvodnenia.
3. Požadujeme monitorovať dostupné pramene v okolí Borinky

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, preto nesúhlasíme s týmto spôsobom razenia.

(odôvodnenie: príloha č. 1)

#### E) AKUSTICKÁ ŠTÚDIA

1. 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 objektivizáciu 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 objektivizáciu a hodnotením hluku vo vonkajšom prostredí) a platnými predpismi MDaV SR.

2. 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 úrovňou terénu, neboli hladiny A zvuku vyššie ako 45 dB.

3. 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 technickej seizmicity z činnosti súvisiacej s výstavbou tunela a súvisiacej infraštruktúry a cestných komunikácií (toto monitorovanie vykonávať len počas výstavby);

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 PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> a plyných 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 Borinka (starosta, miestne zastupiteľstvo obce a komisie).

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

(odôvodnenie: príloha č. 2)

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), Mariánskeho súvrstvia (ílovité a vápnité bridlice, lokálne s prítomnosťou vápencov) a neogénnym komplexom (vápnité ílovce, piesky, resp. štrky).
- Metodika a rozsah geologického prieskumu neozrejmili hydraulické podmienky v tejto komplikovanej geologickej štruktúre na úrovni potrebnej pre objektívne posúdenie možného vplyvu tunela (počas výstavby i prevádzky) na režim podzemnej vody.
  - Pripustnosti 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 (vid' pozdĺžny IG profil - príloha č. 104 k Technicko-ekonomickému štúdiu) 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 (vid' 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 Borinka) 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 nežiadúce ovplyvnenie kvantity a kvality útvaru podzemnej vody v širšom okolí obce Marianky, 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 vyvieračky, 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 odbornou 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, čerpacie a stopovacie skúšky) pokladáme za irelevantné.
- 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 :
  - 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 vyvieračiek, 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 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 obeh 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).

- K hydrogeologickým problémom v masíve kryštalinika, mezozoika a neogénu sa možno zodpovedne vyjadriť iba na základe výsledkov účelového hydrogeologického prieskumu. Tento bol 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 doplňujúcich 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 vyvieráčka, Medené Hámre, Pod hradom, Volavec a okolí Svätej studne a ďalších prameňov v Marianskom 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).
- 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 < 1200 m boli pri začatí technických a trhacích prác odporúčané kontrolné merania.

## PRÍLOHA č.2: Akustická štúdia

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 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 štúdii nezodpovedajú uvedenému tvrdeniu.

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 štúdiu 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. V Akustickej štúdii 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 štúdii 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.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je pomerne rozsiahle a pripomienky k jednotlivým častiam dokumentácie sú rozdelené. Pripomienky v časti A sa týkajú samotných výdychov tunela Karpaty a prístupových ciest k nim. Pripomienky sú relevantné, preto sú rešpektované a v primeranej forme zapracované do opatrení pre odporúčaný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska. Pripomienky v časti B sú k Multikriteriálnemu hodnoteniu. Tu uvedené pripomienky 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. Absencia vymenovaných vplyvov bola z pohľadu spracovateľa odborného posudku rovnako irelevantná, všetky vymenované vplyvy sú v Správe o hodnotení popísané. Pripomienky v časti C, k organizácii výstavby sú relevantné pre minimalizáciu nepriaznivých vplyvov realizácie navrhovanej činnosti. Preto sú rešpektované a v primeranej forme zahrnuté do opatrení pre odporúčaný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska. Pripomienky v časti D sú k hydrogeológii. Pripomienky sú relevantné, preto sú rešpektované a v primeranej forme zahrnuté do opatrení pre odporúčaný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska. Pripomienky v časti E stanoviska sú k akustickej štúdii vypracovanej pre Správu o hodnotení a realizácii monitoringu. Všetky pripomienky sú relevantné, MŽP SR sa stotožňuje s potrebou spracovania novej akustickej štúdie v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, ktorá bude vypracovaná v zmysle platnej legislatívy a odporúčaných predpisov. Rovnako je možné sa stotožniť s požiadavkami na intenzívny monitoring. Podmienky sú preto rešpektované a v primeranej forme zahrnuté do opatrení pre odporúčaný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska. Stanovisko má ďalej dve prílohy, prvá sa týka hydrogeológie a seizmicity, k vysloveným pochybnostiam je potrebné uviesť nasledovné. Namietaná záverečná správa – 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.). 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 – Vyhlášky 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, čerpanie*

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), Volavec) 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 „Doplňkové 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. V druhej prílohe sú odôvodnené pripomienky k Akustickej štúdii Protokol A\_223\_2019, November 2019.

**14. Občianske združenie Pokojná Marianka, zastúpený MVDr. Peter Eškut, Marianka**  
(list zo dňa 14. 02. 2020)

Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je totožné so stanoviskom obce Marianka (p.č.20). Z tohto dôvodu ho MŽP SR neuvádza opakovane a vyjadrenie k nemu platí aj pre podávateľa tohto stanoviska.

**15. Občianske združenie Pokojná Marianka, zastúpené pani Baranovičová** (list zo dňa 14. 02. 2020)

Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je totožné so stanoviskom obce Marianka (p.č.20 - list. č. 209/129/2020 zo dňa 10. 02. 2020). Z tohto dôvodu ho MŽP SR neuvádza opakovane a vyjadrenie k nemu platí aj pre podávateľa tohto stanoviska.

**16. Viera Zezulová a Ing. Miroslav Zezula, Marianka** (list odoslaný dňa 12. 02. 2020)

Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je totožné so stanoviskom obce Marianka (p.č.20 - list. č. 209/129/2020 zo dňa 10. 02. 2020). Z tohto dôvodu ho MŽP SR neuvádza opakovane a vyjadrenie k nemu platí aj pre podávateľa tohto stanoviska.

**17. OZ Malé Karpaty, Senická 23, 811 04 Bratislava** (list zo dňa 12. 02. 2020, odoslaný dňa 12. 02. 2020, doručený dňa 13. 02. 2020)

Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je totožné so stanoviskom obce Marianka (p.č.20 - list. č. 209/129/2020 zo dňa 10. 02. 2020). Z tohto dôvodu ho MŽP SR neuvádza opakovane

a vyjadrenie k nemu platí aj pre podávateľa tohto stanoviska.

**18. Marcel Fekete, ČSL. Tankistov 82/B, 841 06 Bratislava** (list odoslaný dňa 12. 02. 2020)

Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je totožné so stanoviskom obce Marianka (p.č.20 - list. č. 209/129/2020 zo dňa 10. 02. 2020). Z tohto dôvodu ho MŽP SR neuvádza opakovane a vyjadrenie k nemu platí aj pre podávateľa tohto stanoviska.

**19. Michala Zezulová, ČSL. Tankistov 82/B, 841 06 Bratislava** (list odoslaný dňa 12. 02. 2020)

Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je totožné so stanoviskom obce Marianka (p.č.20 - list. č. 209/129/2020 zo dňa 10. 02. 2020). Z tohto dôvodu ho MŽP SR neuvádza opakovane a vyjadrenie k nemu platí aj pre podávateľa tohto stanoviska.

**20. Obec Marianka, Školská 32, 900 33 Marianka** (list č. 207/72/2020 zo dňa 07. 02. 2020, ktorým obec Marianka požiadala MŽP SR o predĺženie lehoty o 15 dní vzhľadom na rozsiahlu stavbu, t.j. do 25. 02. 2020) MŽP SR listom č. 357/2020-1.7/rc 9750/2020 zo dňa 12. 02. 2020 uviedlo, že MŽP SR nie je oprávnené predĺžiť lehotu, lebo táto je stanovená zákonom.)

**Stanovisko obce Marianka** (list č. 209/129/2020 zo dňa 10. 02. 2020)

Obec Marianka vo svojom stanovisku uviedla nasledovné, cit.: „Obec Marianka 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 Marianke, ktoré sa konalo 06. 02. 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 MŽP SR: 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 prísľub, že zástupcovia obcí a verejnosti budú môcť dohliadať na prenesenie dohodnutých technických riešení aj do tendrovej dokumentácie. Žiadame aby súčasťou verejného prísľubu 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 Marianke 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 pleciach Marianky a sčasti aj Záhorskej Bystrice a Stupavy. Atmosféru v obci príznačne dotvára skutočnosť, že v čase, kedy má Marianka akceptovať výrazné zhoršenie svojho životného prostredia v prospech zlepšenia životného prostredia v Bratislave, jej Bratislava zrušila Marianke mestský spoj MHD Č.37.

Počas prevádzky bude do čistého prostredia Marianky a prilahlých 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 medziskládky 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 postihnutej 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 nezaradiť 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 MŽP SR: Rovnocenne boli posúdené varianty definované v rozsahu hodnotenia. Varianty V4, V5 a V6 boli zvažované a ich nezaradenie do ďalšieho procesu posúdenia bolo v správe o hodnotení vysvetlené.*

### **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 výduchmi 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. Marianka 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 Vydrica,

pričom stavba tunela môže vážne negatívne zasiahnuť do vodných pomerov v celej oblasti. Mestské zastupiteľstvo Bratislavy zahájilo proces vyhlásenia Prírodnej rezervácie „Pramene Vydrice“, (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 multikriteriálne 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 multikriteriálnom 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 Marianky. Pokiaľ ide o obyvateľov iba priamo dotknutých obcí, nulový variant nemôže vychádzať lepšie. Predložená EIA nenaplnia zmysel zákona o nájdení optimálneho riešenia s minimalizáciou dopadov a kompenzačnými opatreniami.

*Vyjadrenie MŽP SR: Vyššie uvedená pripomienka k multikriteriálnemu hodnoteniu nie je relevantná. Každé multikriteriálne hodnotenie je nastavené vopred s cieľom objektivizácie pohľadu na výber optimálneho variantu navrhovanej činnosti.*

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

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka je relevantná a je akceptovaná, posudok spracovávala skupina posudzovateľov, tak ako je uvedené v kapitole 3.5 odborného posudku.*

### **Obec Marianka 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.

### **Nezapracovanie pripomienok obcí:**

Napriek viac ako 10 rokom pripomienkovania projektu vedením obce Marianka 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 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 MŽP SR: 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.*

Blížkosť 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 Marianka 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 Marianku 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:

- a. presypať aj v súčasnosti otvorený úsek v dĺžke 160 m
- b. pričom bude znížená niveleta diaľnice (výška vozovky voči výške terénu), nakoľko v kritických miestach je prevýšenie presypaného tunela min 7 m.
- c. 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.
- d. Vetracie, 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 NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, 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.

- 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.
- f. Odklonenie začiatku trasy D4 smerom od Marianky (začiatok trasy prevziať z variantu, ktorý mal ísť cez Borinku a zjavne umožňoval takéto smerovanie).
- g. Presunutie trasy D4 vrátane privádzača vybudovaného v polovičnom profile ďalej od Marianky
- 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 MŽP SR: 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 sú akceptované a zapracované do návrhu opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska. Ostatné podmienky ako odklonenie a úprava trasy diaľnice D4 pri obci Marianka sú irelevantné, bez významného zmenšenia vplyvov na životné prostredie. 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.*

Upozorňujeme, že na výber odporúčaného variantu EIA používa subjektívne metódy indexov v rámci multikriteriálneho hodnotenia. Napr. V3 v rámci „Harmónie 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 Vydrica a SKÚEV1388 Vydrica, 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 Vydrica a SKÚEV1388 Vydrica. 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.

- "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 Marianky akceptovateľný. Privedenie exhalátov z 30-50 tis áut do čistého prostredia Marianky vôbec nie sú spoločensky akceptovateľné z pohľadu Marianky (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.

- "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 Marianku. Takisto výduchy umiestnené 150 m od obývaného územia Marianky sú drastickým zásahom do životného prostredia ľudí, ktorí sa sťahovali do Marianky za čistým prostredím.

Na základe modelových výpočtov imisných koncentrácií v období výstavby možno konštatovať, že najvyššie priemerné ročné koncentrácie suspendovaných častíc PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> sa očakávajú v k.ú. Marianka.

- "Vzduchotechnické centrály tunela sú pod povrchom"

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

- 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 niešť 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.

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

Nakoľko Marianka bude vystavená spracovaniu a odvozu všetkej rúbaniny z oboch tunelových



rúr je tento argument z hľadiska občanov Marianky 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 MŽP SR: 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.*

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 MŽP SR: Pripomienka je relevantná, je akceptovaná a zapracovaná do opatrení pre optimálny variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

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

*Vyjadrenie MŽP SR: 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 výraznú optickú ale aj fyzickú bariéru pri prechode z Marianky 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 predošlých 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. 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 MŽP SR: Pripomienky sú relevantné, sú akceptované a zapracované do opatrení pre optimálny variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska. Vizualizácie je potrebné spracovávať pre názornosť v každom stupni projektovej dokumentácie.*

## 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 (Marianka - 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 Marianka - počas výstavby).

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 prejavíť v jej ostatných častiach).

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky k multikriteriálnemu hodnoteniu sú irelevantné. V rámci multikriteriálneho hodnotenia bola vyhodnotená výstavba aj prevádzka navrhovanej činnosti. Rovnako boli vyhodnotené aj vplyvy na kultúrne dedičstvo a pamiatky, ako aj vplyvy na prírodné prostredie.*

#### **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 pripájajúcu 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 MŽP SR: 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 potrebné preveriť potrebu riešenia „dopravných“ zlepšení v okolí stavby. Požiadavky č. 9, 12 a 14 budú preverené počas spracovania vyšších stupňov projektovej dokumentácie a z časti ich možno vnímať ako relevantné z pohľadu vplyvu pre obsluhu územia.*

#### **STAVEBNÝ DVOR A DEPÓNIA**

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

Pri TBM metóde bude VŠETKA vyťažena rúbanina z celého 11 km úseku zhruba 4-5 mil. m<sup>3</sup>, vyvezená výlučne na stranu Marianky (nič na stranu Rače). Tým bude Marianka navyiac 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 m<sup>3</sup>, skládka vyrúbanej horniny má byť uložená v blízkosti domov Marianky na ploche cca 450 000 m<sup>2</sup>, 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:

d) umiestnenie depónie rúbaniny z tunelových rúr

e) dočasné umiestnenie výrobné prefabrikovaných železobetónových segmentov

f) dočasné umiestnenie skládky prefabrikovaných železobetónových segmentov

V popise stavebných objektov je aj Sklad výbušnín a Betonáreň na výrobu certifikovaných betónov, Fabrika na výrobu prefabrikovaných segmentov, plocha na zrenie prefabrikátov 16 500 m<sup>2</sup>.

Vzhľadom na tesnú blízkosť s obytným územím Marianky nesúhlasíme s umiestnením depónie, drvením rúbaniny, skladom 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 Marianka, 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 Marianku 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 priemyselné činnosti ani skládku stavebného materiálu.

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka na umiestnenie hlavného stavebného dvora za cestu I/2 je relevantná. Je zahrnutá do opatrení k návrhu optimálneho variantu navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

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

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

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavky sú relevantné, a preto sú zahrnuté do opatrení k návrhu optimálneho variantu navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

**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 Marianky, 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 Marianky.
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 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.
22. Doprava materiálu na stavenisko - navrhnuť projekt organizácie dopravy tak, aby dodatočne nezaťažil už dnes preťažené miestne komunikácie - eliminovať dodatočnú záťaž miestnych komunikácií stavebnou dopravou.
23. V prípade poškodenia miestnych komunikácií žiadame o ich kompletnú rekonštrukciu.
24. Žiadame o vylúčenie nočnej dopravy po miestnych komunikáciách ako aj po stavenisku a výluku stavebných prác počas sviatkov od 22:00 do 7:00 a nedeľ a v čase dopravných špičiek.
25. Žiadame vypracovať úplne chýbajúce časti hodnotenia EIA dopadov na životné prostredie počas výstavby včítane multikriteriálneho hodnotenia.

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka č.20 v kontexte nastavenia realizácie navrhovanej činnosti 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, a preto sú zahrnuté do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska. Podmienka č. 25 bola už akceptovaná v rámci spracovania doplňujúcich údajov k správe o hodnotení.*

## **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 MŽP SR: Požiadavka je relevantná. Monitoring je potrebné vo vzťahu k limitom daným legislatívou dostatočne nastaviť v rámci poprojektovej analýzy. Je zahrnutá do opatrení k návrhu optimálneho variantu navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

## **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.
28. Požadujeme v prvom rade realizovať podrobný hydrogeologický a inžiniersko-geologický prieskum, ktorý preukáže zvodnenie horninového prostredia a tektonicky porušených zón.
29. Požadujeme realizovať dlhodobé čerpacie skúšky v miestach najväčšieho zvodnenia.

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

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka na zásobovanie pitnou vodou, na podrobný IGHP a monitoring vôd sú relevantné, a preto v kontexte s ostatnými opatreniami zahrnuté do opatrení k návrhu optimálneho variantu navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

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 Marianka, vrátane Svätej studne, preto nesúhlasíme s týmto spôsobom razenia. V úseku v km 9,055-9,96 je najproblémovjšia 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 Marianky, vrátane Svätej studne. V Marianke 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 Marianka. Podrobná analýza vid' Prílohu č.1

### **CYKLOTRASY**

31. V rámci kompenzačných opatrení žiadame vybudovanie cyklotrás medzi Stupavou, Mariankou 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 MŽP SR: Realizáciou navrhovanej činnosti budú rešpektované všetky existujúce cyklotrasy a bude zachovaná ich funkčnosť. Podmienka je akceptovaná už v súčasnom návrhu navrhovanej činnosti.*

### **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.
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 Marianka;
- 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.
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.
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.

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavky na aktualizáciu Hlukovej štúdie a návrh detailu protihlukových opatrení sú relevantné. Sú zahrnuté do opatrení k návrhu optimálneho variantu navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska. Opatrenia pre zníženie hlukovej záťaže v dotknutom území budú vo vzťahu k legislatíve a daným limitom preverené v ďalšom stupni projektovej prípravy.*

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 Marianka;
- monitorovanie vibrácií minimálne v dvoch miestach v chránenom vnútornom prostredí, v zastavanom území s funkciou bývania obce Marianka;
- 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 Marianka;
- monitorovanie polietavých, suspendovaných, častíc, PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, minimálne v dvoch miestach vo vonkajšom prostredí, v zastavanom území s funkciou bývania obce Marianka;
- monitorovanie plyných znečisťujúcich látok (minimálne NO<sub>x</sub>, CO, nespálené uhl'ovodíky), minimálne v dvoch miestach vo vonkajšom prostredí, v zastavanom území s funkciou bývania obce Marianka.
- 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 PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> a plyných 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 Marianka (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, plyné škodliviny), do 24 hodín od zistenia tejto skutočnosti, musí byť takáto skutočnosť oznámená miestnej samospráve obce Marianka (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 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 Marianka

*Vyjadrenie MŽP SR: 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 popísali 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 tieto podmienky sú zahrnuté po úprave do opatrení k návrhu optimálneho variantu navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

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

*Vyjadrenie MŽP SR: 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.

#### 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),
- 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 (nekarcinogénnych) a bezprahových (karcinogénnych) účinkov, tzn. benzo(a)pyrén, ktorý je podľa IARC klasifikovaný ako karcinogén skupiny 1 (dokázaný karcinogén 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 uhoľnatého, 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.:

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

Vyjadrenie MŽP SR:



Požiadavka na dopracovanie HIA bola akceptovaná v rámci doplnenia 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), Mariánskeho súvrstvia (ílovité a vápnité bridlice, lokálne s prítomnosťou vápencov) a neogénnym komplexom (vápnné ílovce, piesky, resp. štrky).
- Metodika a rozsah geologického prieskumu nezrejmili 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-ekonomickému štúdiu) 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 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.

- Aj napriek všetkým vyššie uvedeným nejasnostiam, už v danej orientačnej etape prieskumu bolo preukázané nežiadúce ovplyvnenie kvantity a kvality útvaru podzemnej vody v širšom okolí obce Marianky, 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, čerpace a stopovacie skúšky) pokladáme za irelevantné.
- 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 prietoky 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 akumulačnou 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 obeh 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).

- 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 vyvieráčka, Medené Hámre, Pod hradom, Volavec a okolí Svätej studne a ďalších prameňov v Marianskom 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).

- 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 Marianky a cca polovica obce Borinka (jej južná časť). Rodinné domy v oblasti Panského lesa sú od osi tunela situované len cca 150-300m.

- Oblasť Marianky, 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 kompletne 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 MŽP SR: 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.). 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 – Vyhlášky 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, čerpacie 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), Volavec) 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.*

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 nezaradiť 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 MŽP SR: *Tieto požiadavky boli vysporiadané v predošlej časti stanoviska obce Marianka.*

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 panelárni 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 m<sup>3</sup> 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. m<sup>3</sup> 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 Marianky) 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 :
  - 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 MŽP SR: *Požiadavka je irelevantná. Z dôvodu, že pôjde o zhodnocovanie ostatných*

odpadov mobilnými zariadeniami, ktoré budú vykonávať externé spoločnosti, ktoré už majú vydané povolenia na túto činnosť podľa zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o odpadoch“). Výroba stavebných materiálov (plánovaná "výrobňa prefabrikátov") nie je predmetom navrhovanej činnosti, a to z dôvodu, že technológia výroby stavebných materiálov bude navrhnutá až zhotoviteľom stavby v rámci súťaže na uskutočnenie stavebných prác.

## **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 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 štúdii 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 štúdii 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 štúdii 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 štúdii.

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 štúdii 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 Marianka, aj v súlade so schváleným územným plánom obce). V Akustickej štúdii 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 štúdii 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 štúdii, 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 vyhláske 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 štúdii, 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 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 deklarovанú metodiku výpočtu, v takejto vzdialenosti od zdroja zvuku, nie je možné určiť s deklarovanou neistotou.“

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR uvádza, že v rámci vypracovanej akustickej štúdie sú určité nedostatky (vrátane použitých intenzít cestnej dopravy) avšak konštatuje, že na výber výsledného variantu tieto nedostatky nemajú zásadný vplyv.*

#### **Doplnenie stanoviska:**

**Obec Marianka, Obecný úrad, Školská 32, 900 33 Marianka** (listom č.j. 338/2020 zo dňa 27. 02. 2020)

a

**OZ Malé Karpaty, Senická 23, 811 04 Bratislava** (listom č. 02-2020 zo dňa 27. 02. 2020) **doplnili svoje pripomienky k správe o hodnotení navrhovanej činnosti nasledovne, cit.:**

„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 trase nebude 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 CO<sub>2</sub>, nakoľko dôjde k predĺženiu trasy kamiónov o 14 km a zbytočnej umelo vyvolanej dodatočnej produkcii skleníkových plynov CO<sub>2</sub> 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 na diametrálne nižšie počty vozidiel. V poznámke listu je uvedené, že podľa štatistík 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“.

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka bola akceptovaná už v rámci doplnenia informácií k správe o hodnotení a doplnenia údajov v rámci spracovania odborného posudku. Je možné konštatovať, že tieto skutočnosti nemali zásadný vplyv na výber optimálneho variantu.*

## **21. Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, P.O.BOX 218, 851 02 Bratislava**

(18. 01. 2020 doručil do podateľne na Ministerstve životného prostredia Slovenskej republiky, doplnené zaručeným elektronickým podpisom zo dňa 21. 01. 2020)

Združeniu domových samospráv (ďalej len „ZDS“) vo svojom vyjadrení uvádza, že mu vyplýva v zmysle §24 ods.2 zákona EIA č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie postavenie dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie a postavenie účastníka následných povoľovacích konaní a že stanovky Združenia domových samospráv v elektronickej podobe sú k dispozícii na prehliadanie alebo na stiahnutie tu: <https://goo.gl/AVDAXi>, výpis z registra občianskych združení MV SR: <https://goo.gl/V4XopA> a výpis z registra právnických osôb ŠÚ SR tu: <http://goo.gl/ikofe7>. Ďalej uvádza, cit.: „Pre elektronicú komunikáciu používajte mail: [eia@samospravymov.org](mailto:eia@samospravymov.org) Pre písomný styk použijete elektronicú schránku Združenia domových samospráv na ÚPVS slovensko.sk. K predstavenému zámeru „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“ predkladá ZDS nasledovné stanovisko:

1. ZDS žiada používať v maximálnej možnej miere materiály zo zhodnocovaných odpadov; žiada uviesť aké recykláty a ako sa v zámere použijú. Požaduje používanie recyklátov najmenej v rozsahu stavebných inertných odpadov do základov a terénnych úprav stavby; zmesi recyklátov živičných materiálov zmiešaných s recyklovanými plastami; plastové recykláty napr. na retenčnú dlažbu alebo tepelnú či zvukovú izoláciu.
2. ZDS požaduje, aby projektant projektovú dokumentáciu pre územné a stavebné povolenie spracoval tak, aby spĺňala metodiku Európskej komisie PRÍRUČKA NA PODPORU VÝBERU, PROJEKTOVANIA A REALIZOVANIA RETENČNÝCH OPATRENÍ PRE PRÍRODNÉ VODY V EURÓPE (<http://nwrn.eu/guide-sk/files/assets/basic-html/index.html#2>). Nakladanie s vodami, zabezpečenie správneho vodného režimu ako aj vysporiadanie sa s klimatickými zmenami je komplexná a systematická činnosť; v zmysle § 3 ods. 4 až 5 zákona OPK č.543/2002 Z. z. sú právnické osoby povinné zapracovávať opatrenia v oblasti životného prostredia už do projektovej dokumentácie. Spôsob ako sa daná problematika vyrieši je na rozhodnutí navrhovateľa, musí však spĺňať isté kvalitatívne aj technické parametre, viac k tejto téme napr.: <http://www.uzemneplany.sk/zakon/nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-v-mestach>. Vo všeobecnosti požadujeme realizáciu tzv. dažďových záhrad.



3. ZDS požaduje, aby sa zámer prispôbil okolitej vegetácii a environmentálnej diverzite; a to najmä vhodnými vegetačnými úpravami nezastavaných plôch, správnym nakladaním s vodami na základe výpočtov podľa Vodného zákona, realizáciou zelenej infraštruktúry podľa §48 zákona OPK č.543/2002 Z. z. Táto zelená infraštruktúra by mala mať formu lokálneho parčíka, ktorý bude vhodne začlenený do okolitého územia a podľa prevádzkových možnosti voľne prístupný zo všetkých smerov; okrem environmentálnych funkcií bude plniť aj účel pre oddych zamestnancov a návštevníkov areálu; súčasťou parčíka je aj líniová obvodová izolačná zeleň. Z hľadiska stavebného zákona sa jedná o stavebný objekt sadových a parkových úprav, ktorý vhodne začleňuje zámer do biodiverzity okolitého územia. Sadové a parkové úpravy realizovať minimálne v rozsahu podľa príručky Štandardy minimálnej vybavenosti obcí (<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/vystavba-5/uzemne-planovanie/metodicke-usmernenia-oznamenia-stanoviska-pokyny/standardy-minimalnej-vybavenosti-obci-pdf-1-95-mib>) a podľa tejto metodiky spracovať dokumentáciu pre územné aj stavebné konanie.
4. ZDS žiada, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby; najvhodnejšie sú na to mostné a viaduktové objekty. Žiada mostné objekty umelecky dotvoriť, napr. ako grafity alebo kocky LEGO (<https://www.thisiscolossal.com/2012/07/street-artist-megx-creates-giant-lego-bridge-in-germany/>): Uvedený spôsob zabráni vandalizmu, ktorý je už aj na Slovensku bežným javom, pričom SSC údržbu a čistenie objektov nielenže podceňuje, je doslova nedostatočná. Z uvedeného dôvodu sa takýmto jednoduchým opatrením podarí dosiahnuť hneď dva ciele: podporiť umenie a preventívne pôsobiť voči vandalizmu. Maľba môže mať súčasne aj ochranný charakter, teda chrániť konštrukciu mosta pred eróziou a inými vplyvmi.

Toto vyjadrenie a spôsob ako ho úrad zohľadnil ZDS žiada uviesť v rozhodnutí. S podkladmi rozhodnutia žiada, aby boli oboznámení pred samotným vydaním rozhodnutia. Následne sa k nim podľa §33 ods.2 Správneho poriadku vyjadrí. Rozhodnutie ako aj ostatné písomnosti ZDS žiada doručovať v zmysle §25a Správneho poriadku do elektronickej schránky ich združenia na ústrednom portáli verejnej správy slovensko.sk; listiny v papierovej forme nezasielať. Toto podanie písomne potvrdia podľa §19 ods.1 Správneho poriadku cestou elektronickej podateľne na ústrednom portáli verejnej správy slovensko.sk.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka č. 1 je relevantná, ale požaduje viac menej všeobecné zásady minimalizácie tvorby odpadov, ktoré vyplývajú z plánu odpadového hospodárstva. Pripomienku nie je zaradená do opatrení k vybranému variantu navrhovanej činnosti. Pripomienka č. 2 je irelevantná, všetky relevantné podmienky vo vzťahu k vodnému hospodárstvu a opatreniam vzťahovaným ku klimatickým zmenám sú do projektu zahrnuté na základe aktuálnych technických predpisov pre projektovanie takýchto stavieb a v neposlednom rade vplyv na klimatickú zmenu a naopak je riešená v samostatnej prílohe č. 8 správy o hodnotení. Pripomienka č. 3 je irelevantná, v rámci budovania diaľnice nebude vytvorený žiadny areál, či miesto pre oddych zamestnancov či návštevníkov. Všeobecné požiadavky na ozelenenie budú samozrejme dodržané už na základe vyjadrení ostatných orgánov ochrany prírody a krajiny. Pripomienka č. 4 je irelevantná. Požadované osadenie umeleckého diela nemá vplyv na minimalizáciu dopadov na životné prostredie. Navyše citovaný správca nie je príslušný pre diaľničný typ komunikácie (pripomienka je pravdepodobne skopírovaná z iného stanoviska).*

**22. Cyklokoalícia, Partizánska 2, 811 03 Bratislava (doručené elektronicky 21. 01. 2020)**

Cyklokoalícia vo svojom stanovisku uvádza, cit.: „v zmysle § 23 ods. 4 zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie podávajú nasledovné stanovisko k zámeru "Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica" - navrhovateľa NDS a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava, IČO 35919001.“ Ďalej uvádzajú, že na účely tohto zákona je občianske združenie Cyklokoalícia pokladané za dotknutú verejnosť, ktorej právo na priaznivé životné prostredie môže byť rozhodnutím dotknuté podľa § 3 písm. s) a t) zákona a že stanovky občianskeho združenia Cyklokoalícia sú prístupné na <https://drive.google.com/file/d/1PE7u4gMCUJSYEhAZ-NIVL8hr293z1SF/view>, registrácia o.z. Cyklokoalícia je prístupná v registri Ministerstva vnútra na webovom sídle Ministerstva vnútra SR: <https://ives.minv.sk/rez/registre/pages/detailoz.aspx?id=174624>.

Zároveň žiadajú byť účastníkom ďalších konaní. Ďalej uvádzajú nasledovné:

### **Cyklotrasy**

Priamo riešeným územím prechádza hlavná mestská radiála R12, hlavná spojnica Záhorská Bystrica - Stupava vo vedení cesty I. triedy I/2, ktorá je zároveň hlavná/kmeňová/cyklotrasa 9.01 Bratislavská, definovaná v koncepcii územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja a cyklotrasa 8008 Marianka - Stupava, definovaná v koncepcii územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja ako vetvová cyklotrasa 9\_01.2. Realizovaním zámeru bude výrazne ovplyvnené vedenie cyklistických komunikácií, čím je priamo preukázaný negatívny vplyv na životné prostredie a je nutné riešiť vedenie cyklistických komunikácií v tomto stupni projektovej dokumentácie.

Žiadajú realizovať samostatnú obojsmernú cyklistickú komunikáciu v min. šírke 1,75 m pre jeden jazdný pruh pozdĺž cesty 1. triedy I/2 spolu s odbočkou pozdĺž miestnej komunikácie vedenej smer III/1015 Marianka-Záhorská Bystrica.

Žiadajú upraviť technologický postup výstavby tak, aby koridor cyklotrasy 8008 Marianka-Stupava bol plynulo prejazdný počas celej doby výstavby, zároveň žiadajú spracovať riešenia výstavby križovatky D4 - I/2 v takom rozsahu, aby bol zabezpečený plynulý a bezpečný pohyb cyklistov počas celej doby výstavby.

### **Križovatky**

Vo všetkých križovatkách žiadajú cyklistov viesť zvýrazneným podfarbeným pruhom, resp. cyklopriechodom.

### **Technické podmienky**

Opatrenia pre cyklistov žiadame realizovať v súlade s TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry.

### **Peší pohyb**

Žiadajú realizovať samostatnú pešiu komunikáciu v min. šírke 2,5 m I. triedy I/2 spolu s odbočkou pozdĺž miestnej komunikácie vedenej smer III/1015 Marianka-Záhorská Bystrica.

Bezbariérové opatrenia žiadajú vykonávať podľa TP 048 Navrhovanie debarierizačných opatrení pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie na pozemných komunikáciách.

K navrhovanému vedeniu cyklistov v dopravnom priestore poskytne Cyklokoalícia na požiadanie ďalšie odporúčania.

Za zohľadnenie ich pripomienok a návrhov v projekte a v plánovanej výstavbe Cyklokoalícia ďakuje. Podporíte tým rozvoj cyklistickej dopravy v Bratislave a prispějete tak

k zdravšej populácii a lepšiemu životnému prostrediu.

*Vyjadrenie MŽP SR:Požiadavky na zachovanie a funkčnosť cyklotrás, resp. ich technické parametre počas výstavby a prevádzky sú relevantné. Opatrenia v upravenom znení sú zaradené do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

**23. Ing. Richard Verner, Bratislava a LEPUS FRUCTI, s.r.o., Agátová 4D, 841 01 Bratislava, Ing. Richard Verner, konateľ spoločnosti** (list odoslaný dňa 20. 01. 2020)

Ing. Richard Verner a LEPUS FRUCTI, s.r.o., ako vlastníci bezprostredne susediacich pozemkov v kat. ú. Mást I. s výstavbou D4 žiadajú:

- Aby celá nadzemná časť D4 od tunela po križovatku D4-I/2 bola lemovaná po celej dĺžke obidvoch strán protihlukovou stenou bez rozdielu na to, ktorý variant bude vybratý,
- Variant, kde je „zakopanie D4 od vyústenia tunela Záhorská Bystrica až po MÚK križovatku D4-I/2, kde by MÚK bola riešená I/2,
- Aby bola dopravne napojená stará časť Mariánskej cesty na I/2 v časti smerom na Stupavu (my máme v tejto časti vstup na pozemok, ktorý žiadame z komunikácie zachovať) - pretože D4 pretne starú cestu, pričom na strane Záhorskej Bystrice by mala byť napojená na I/2, ale v odľatej časti smerom na Stupavu nie je nijako riešená.

*Vyjadrenie MŽP SR:Požiadavky k protihlukovým bariéram a zachovania vstupu na pozemok sú relevantné. Opatrenia v upravenom znení sú zaradené k opatreniam pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

**24. Ing. Jozef Reinwart, Marianka** (list zo dňa 17. 01. 2020)

V úvode uvádza, cit.: „dovoľte mi, aby som vyjadril moje pripomienky k Vášmu listu z 9.1.2020 č. 357/2020-1.7./rc124/2020 a dokumentu NDS, ktorý ste mi zaslali v prílohe Vášho listu.

Medzi uplatnenými zásadnými pripomienkami občianskych organizácií a občanov na stretnutí na MŽP SR 5.1.2017, s ktorými som vyjadril zásadný súhlas, aby boli do uvedeného „Rozsahu hodnotenia ...“ pre ďalšie hodnotenia doplnené aj nové varianty V4, V5 a V6. O zaradenie uvedených variantov do hodnotenia žiadali občianske organizácie a občania predstavitel'ov Národnej diaľničnej spoločnosti už v roku 2011 na verejnom stretnutí v Marianke, to znamená, že pre navrhovateľa Národnú diaľničnú spoločnosť nejde o novú požiadavku.

Ďalej uvádza, že chce týmto požiadať o doplnenie jeho zásadnej pripomienky, t. j. uvedenie nových variantov V4, V5 a V6, do predmetného dokumentu NDS pre ďalšie hodnotenia a ktoré treba tiež objektívne posúdiť na základe všetkých dostupných údajov pred konečným rozhodnutím o veľkej investícii s dopadom na životné prostredie, ktorá by mala priniesť očakávaný prínos, t. j. prispieť k zlepšeniu zložitej dopravnej situácii v Bratislave.

Nesúhlasí s tvrdeniami NDS v dokumente „Správa o hodnotení ...“ na 5. strane v časti „Prvú skupinu predstavujú varianty V4, V5, V6, ...“, v ktorých sa navrhovateľ odvoláva na dlhodobé plánované riešenie dopravy v Bratislave a regionálnej a medzinárodnej diaľničnej dopravy, týkajúce sa bodov a, b, c, d. Je potrebné zdôrazniť, že takéto navrhovanie riešenia dopravy bolo vypracované pred viac ako 40 rokmi, keď nebola doprava v Bratislave taká zložitá ako dnes, nekontrolovaným rozvojom automobilizmu a bez následného budovania

potrebnej dopravnej infraštruktúry. Toto staré dopravné riešenie si vyžaduje prehodnotenie a zohľadnenie nových skutočností v rozvoji hlavného mesta SR a v súčasnosti kolabujúcej dopravy.

Zásadne nesúhlasí s tvrdeniami NDS v bode e) a jeho podbodoch e1), e2), e3), uvádzajúcim negatívny vplyv na urbanizované zóny.

V podbode e1) v ktorom argumentuje, že negatívne by bolo umiestnenie tunela podľa variantu V4, resp. V6, do intravilánu hlavného mesta SR. Tu je potrebné zdôrazniť, že keby nebolo rozhodnuté o vybudovaní tunela „Sitina“ v intraviláne hlavného mesta SR, jeho nevybudovanie by bolo pre hlavné mesto katastrofou. Vybudovanie tohto tunela v intraviláne významne prispelo k zlepšeniu dopravnej situácie v hlavnom meste,

Súčasná dopravná situácia v Bratislave si naliehavo vyžaduje prehodnotiť doteraz navrhované dopravné riešenia a vybudovať krátky tunel pri diaľničnej križovatke na Devínsku Novú Ves/Bory a kruhovej križovatke na ceste z Lamača do Záhorskej Bystrice. Tento tunel by významne pomohol kolabujúcej doprave v Bratislave. Z tejto strany by mohol byť tunel vybudovaný bez asanácií a veľkých investícií, keďže by mohol byť tunel budovaný do svahu hneď pri kruhovej križovatke.

Bez dôsledného a objektívneho odborného posúdenia všetkých variantov riešení vrátane V4, V5 a V6, ktoré doteraz neboli uskutočnené, existuje vysoké riziko, neefektívneho vynaloženia veľkej investície z finančných prostriedkov daňových poplatníkov, občanov.

Keďže ide o investíciu po zrealizovaní nezvratnú, chcem Vás požiadať, aby ste poverili NDS, aby do predmetného dokumentu „Správa o hodnotení diaľnice D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“ zapracovala aj hodnotenie nových variantov V4, V5, V6, ktoré je oprávnenou požiadavkou občanov v záujme dodržania princípu rovnosti pred zákonom.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko prezentuje názory autora na niektoré zo záverov prezentovaných v správe o hodnotení týkajúcich sa organizácii dopravy v meste Bratislava. Všeobecne je stanovisko koncipované na požiadavku doplnenia posúdenia variantov V4, V5 a V6. Požiadavku v tomto štádiu procesu EIA nie je relevantná. Už nie je možné navrhovať varianty na ďalšie posudzovanie.*

## **25. Mgr. Ľubomír Gašparek, Marianka (list zo dňa 24. 01. 2020)**

Vo svojom stanovisku uvádza, že v priebehu mesiaca január 2020 oznámila obec Marianka na svojom webovom rozhraní informáciu o zverejnení „Správy o hodnotení navrhovanej činnosti“ (ďalej aj EIA) Diaľnica D4, Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica. Po preštudovaní správy zasiela písomné stanovisko k EIA a navrhovanej činnosti, cit.:

„EIA uvádza (napr. v bode B. I. 5., ale aj iných), že počas výstavby budú využívané všetky verejné komunikácie a taktiež príľahlé poľné cesty. Z uvedeného vyplýva, že prechádzajúce vozidlá budú nadmerne poškodzovať dané komunikácie. Svojím prejazdom budú produkovať zvýšené množstvo prachu, hluku a vibrácií v blízkosti obývanej zóny Marianky. Môže prísť ku poškodeniu budov vplyvom otrasov a vyvolaniu respiračných ochorení v oblastiach s výskytom nadmerného množstva prachu, keďže pôdny pokryv v okolí Marianky tvoria piesky, silty a spraše (EIA - časť IGHP). To znamená sedimenty potencionálne dobre transportované vetrom. Využitie lokálnych a poľných ciest v Marianke a jej okolí je absolútne nevhodné a veľmi negatívne obmedzia a ovplyvnia život v obci.

Ďalej EIA uvádza, kde budú lokalizované stavebné dvory, depónie materiálu atď. Umiestnenie stavebných dvorov v blízkosti obce Marianka je taktiež nevhodné. Veľké množstvo pohybujuúcich sa strojov, automobilov a osôb bude nepriaznivo pôsobiť na „bežný“ život ľudí v obci Marianka. Veľký počet zamestnancov dodávateľských spoločností a osôb

spolupracujúcich na predmetnej stavbe, bude potrebné „odstravovať“, čo znamená, že budú opäť využívať veľké množstvo dopravných prostriedkov a tým zaťažovať komunikácie v okolitých obciach. Taktiež trvalá depónia materiálu v „lokalite A“ nenapraviteľne poškodí charakter daného prírodného prostredia, najmä jeho morfológiu a typologicky - vzhľadový charakter.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že varianty stavby V1, V2 V3 a V3a sú nevhodné, avšak v prípade ich realizácie je potrebné:

- zabezpečiť vybudovanie spevnenej prístupovej cesty ku stavenisku aj ku stavebným dvorom v dostatočnej vzdialenosti od obydli, a to už pred samotným začatím výstavby, aby všetky motorové vozidlá (osobné, nákladné, pracovné stroje, meracie stroje atď.), ktoré sa podieľajú na plánovaní, výstavbe stavby, všetkých druhov geologického prieskumu a geodetických meraní a iných meraní, nevyužívali prejazd cez obec pred (keďže pred výstavbou budú prebiehať jednotlivé druhy geologického prieskumu a meraní a taktiež geodetických a iných meraní) ani počas výstavby,
- zamedziť vjazdu automobilov na poľné cesty v okolí Marianky a na Stupavskú ulicu a Karpatskú ulicu v obci Marianka,
- zamedziť šíreniu hluku, prachu a vibrácii pracovných strojov a automobilov smerom na obec Marianka, ktoré budú využívané pri realizácii danej stavby,
- zabezpečiť stravovanie pre pracovníkov stavby priamo na stavbe alebo v stavebných dvoroch,
- zmeniť trvalú depóniu materiálu v „lokalite A“ na dočasnú a následne tento materiál odstrániť z danej lokality,
- presunúť dočasnú depóniu materiálu v „lokalite B“ ďalej od obydli obce Marianka.“

*Vyjadrenie MŽP SR: V stanovisku sú prezentované obavy zo šírenia prachu a vibrácií počas výstavby v obci Marianka. Následne je prezentovaných niekoľko požiadaviek, ktoré možno zhodne označiť za relevantné a sú v kontexte s ostatnými opatreniami zaradené do opatrení k odporúčanému variantu navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

**26. Ing. Miroslav Havlíček a Ing. Zuzana Havlíčková, Bratislava** (list zo dňa 23. 01. 2020)

Ako majitelia pozemkov v katastrálnom území Hrubé lúky, parcely č. 400/1, 400/2, 400/3 žiadajú o nasledujúce informácie, cit.: „V správe o hodnotení a v priložených dokumentoch nikde nevidíme žiadnu prístupovú cestu na naše pozemky.

Na naše pozemky sa v súčasnosti dá dostať iba neupravenou lesnou cestou pozdĺž bývalého potoka. Podľa nákresov bude teleso diaľnice umiestnené práve pod touto "prístupovou" cestou. Upozorňujeme, že je to jediná možnosť, ako sa na tieto pozemky dnes dá dostať. "Obslužná cesta", ktorú projektant umiestnil v danom území na parcelách SPF, má zrejme slúžiť iba ako prístupová komunikácia pre servisné vozidlá správcu tunela k vetracej šachte číslo 3 (9000 km D4 ).

Žiadame preto:

1. aby bolo jasne v projekte uvedené, kade budú mať majitelia dotknutých pozemkov na ne prístup. Ak toto nie je doriešené v projekte, žiadame, aby to staviteľ diaľnice do projektu doplnil a zabezpečil adekvátnu prístupovú cestu aj pre majiteľov dotknutých pozemkov. Podľa materiálu, ktorý sme dostali, máme za to, že prístupová cesta (Obslužná) je vedená

- cez Ochranné pásmo a nemá slúžiť dotknutým majiteľom pozemkov, a to ani po dokončení výstavby.
2. o informáciu, akú činnosť môžu majitelia pozemkov vykonávať na svojich pozemkoch počas výstavby a po dokončení výstavby.
  3. o informáciu, v akej vzdialenosti od telesa diaľnice môžu svoje pozemky využívať.
  4. žiadajú, ak ochranné pásmo zasiahne do pozemkov, aby boli tieto pozemky vykúpené a aby na použiteľnú časť pozemkov bola zriadená prístupová cesta.
  5. žiadajú o vyplatenie kompenzácií vzhľadom na to, že počas výstavby budú dotknuté pozemky "odrezané" od prístupových ciest.
  6. Ako majitelia týchto pozemkov ich už roky nemôžeme plnohodnotne využívať, prípadne do nich investovať, alebo ich predať, pretože nebolo známe, čo bude s pozemkami počas výstavby a po ukončení výstavby. Od okamihu vyhlásenia zámeru stavať tunel existovalo množstvo variant trasy tunela, čo spôsobilo právnu aj faktickú neistotu a v dôsledku toho sa stali pozemky nepredajné. Riadne platiť dane z nehnuteľností sme ale museli. Tento stav trvá už cca 20 rokov (od zverejnenia zámeru výstavby tunela). Keďže majitelia pozemkov sa nie svojou vinou dostali do situácie, kedy bolo výrazne sťažené ich právo nakladať so svojim majetkom, pričom povinnosti a náklady spojené s vlastníctvom znášať museli, žiadame vyplatiť majiteľom pozemkov kompenzácie aj za toto obdobie.

Pokiaľ nebudú doriešené užívateľské vzťahy staviteľa/ prevádzkovateľa diaľničného tunela D4 voči nám, majiteľom dotknutých pozemkov, a nebude garantované ich bezproblémové plnohodnotné užívanie v zmysle príslušných zákonov a Ústavy Slovenskej republiky a nebude ani možné tieto vzťahy vyriešiť k obojstrannej spokojnosti, navrhujeme, aby boli tieto pozemky vykúpené. Nemožno od nás požadovať, aby sme znášali náklady a starali sa o pozemky, ktoré sa stali výstavbou tunela bezcenné, nedostupné a nevhodné na akékoľvek využitie. Nemôžeme za ne donekonečna platiť dane z nehnuteľností, ako to už robíme od vyhlásenia projektu výstavby tunela. Pozemky musíme aj teraz udržiavať (kosiť, prerezávať bujne rastúcu vegetáciu), čo stojí nemalé finančné prostriedky. Zákon nám to ale ukladá a hrozia nám aj nemalé pokuty. A v prípade, že budú pozemky odrezané od komunikácií, bude plnenie našich povinností úplne nemožné. Ak nedôjde k riešeniu tohto stavu, bude to nepochybne znamenať zásah do našich vlastníckych práv garantovaných Ústavou Slovenskej republiky, ktorá jasne stanovuje že takýto zásah je možný iba na základe zákona a za primeranú náhradu.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Prístup na pozemky (musí byť vždy zachovaný), resp. ich vykúpenie bude detailne doriešené v rámci územného konania, ktoré bude nasledovať po procese EIA. Práva majiteľov pozemkov v okolí stavby budú samozrejme rešpektované.*

**27. Ing. Eva Anjelová, Marianka** (list zo dňa 04. 02. 2020)

zasiela nasledovné pripomienky k správe o hodnotení, cit.: „Citácia zo správy, s.19 (Vplyvy na obyvateľstvo.), ods.4: „Počas prevádzky Diaľnice D4 salepší kvalita životného prostredia v dotknutých obciach a v meste Bratislava z dôvodu presmerovania dopravy na diaľnicu. ...“

Čo sa týka Marianky, ktorá bude diaľnicou výrazne dotknutá v nijakom prípade nedôjde k zlepšeniu kvality životného prostredia. Žiaden odklon dopravy na diaľnicu sa totiž v Marianke neudeje, keďže cez Marianku sa do ďalších obcí, miest nepokračuje, neodbočuje. Je to akoby „slepá cesta“. Kvalita prostredia sa iba zhorší, pretože na severozápade Marianky pribudne doprava súvisiaca s medzinárodným tranzitom a obchvatom Bratislavy, ktorá tu doteraz vôbec nebola.

Citácia zo správy, s.19 (Vplyvy na obyvateľstvo.), ods.3: „... obyvatelia v okolí ...nebudú ovplyvňovaní nadmernými imisiami z dopravy, a to predovšetkým vďaka relatívne nízkej intenzite dopravy v posudzovanom dopravnom koridore.“ K tomu by som pripomienkovala, že ak ide o takúto finančne i časovo náročnú investíciu určite sa nejedná o „relatívne nízku intenzitu dopravy“.

Prosím, aby NDS takéto protichodné (ods.3) a klamlivé (odsek 4) informácie neuvádzala a informačne nezavádzala. V súvislosti s vyššie uvedeným nerozumiem, ako v tabuľke porovnania variantov bolo pri kritériách č. 9, 11, 12, 13 toľko hodnotení 1 .... aj keď ide o porovnávanie a Marianka nie je jedinou dotknutou obcou.

Relatívne dlhé (5 až 12 km) prístupové komunikácie k vetracím šachtám by mali zohľadňovať charakter lesa, cez ktorý budú viesť. Preto by mohli byť štrkové a nie asfaltové.

Pri možnom uskutočnení stavby diaľnice sa plánujú vyrúbať hektáre lesa. Prosím, aby Lesné spoločnosti, urbáre, ktoré majú v správe dotknuté časti lesa zahrnuli množstvo vyrúbaného dreva do svojich hospodárskych plánov a blízke okolie nezaťažovali ďalšou ťažbou dreva. Najvhodnejšie by bolo, keby sa nerúbali celý les nad tunelom, ale bol ponechaný v maximálnej možnej miere tak, ako sa to dialo pri stavbe tunela Sitina.

Nikde nie je zohľadnená vibrácia, množstvo vlnení s rôznymi frekvenciami, ktoré pohybujúce sa autá v tuneli a mimo neho vytvárajú, ich šírenie a vplyv. Vibrácie vníma zem, zvieratá aj ľudské telo, reaguje na ne, prenášajú sa do fungovania orgánov a následne aj do psychiky.

Na záver predkladám pripomienku všeobecne k výstavbe tunela, ktorý je finančne i časovo náročnou investíciou. Jeho vyústenie v Marianke nezachytí obyvateľov Bratislavy, ktorý aj naďalej budú prechádzať Bratislavou a nijako nepomôže preplnenosti mesta automobilovou dopravou. Diaľnice a cesty v Bratislave sú plné hlavne osobných automobilov. Financie použité na tunel by bolo lepšie použiť na vyriešenie preplnenosti Bratislavy - napr. na školské autobusy s dospelým človekom v autobuse, ktorý by pomáhal deťom prepraviť sa do školy, domov, na krúžky a odľahčil by tak rodičov, ktorý plnia cesty Bratislavy rozvozom detí .... ai.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko prezentuje názor autorky k niektorým častiam správy o hodnotení. Ďalej prezentuje aj niekoľko požiadaviek na samotnú realizáciu navrhovanej činnosti. Požiadavky k prístupovým cestám a výrubom (ich minimalizácii) sú z časti relevantné a sú v koncepcii s ostatnými požiadavkami zapracované do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

**28. Mgr. Milan Kminiak a RNDr. Katarína Kminiaková, PhD., Marianka** (list zo dňa 10. 02. 2020) a doplnenie stanoviska: (list zo dňa 11. 02. 2020)

K správe o hodnotení majú nasledovné pripomienky, cit.:

**„Časť: Vplyvy na podzemné a povrchové vody + vplyvy na horninové prostredie**

- 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), Mariánskeho súvrstvia (slovité a vápnité bridlice, lokálne s prítomnosťou vápencov) a neogénnym komplexom (vápnité slovce, piesky, resp. štrky).

- Metodika a rozsah geologického prieskumu nezrejmiili 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 overenie technologických vlastností studne, resp. vlastnosti v ich bezprostrednom okolí a nie vlastnosti horninového prostredia. 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 udania 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 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 reprodukovať 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 nežiadúce ovplyvnenie kvantity a kvality útvaru podzemnej vody v širšom okolí obce Marianky, 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, čerpace a stopovacie skúšky) pokladáme za irelevantné.

➤ 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 prietoky 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 výdatností prameňov a vyvieráčiek, ktoré sú nad kótami razených tunelov. Toto sa týka aj prameňa Svätej studne (prepojenie trasy tunela s infiltračnou a akumuláčnou 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 (najdlhší na Slovensku), na základe vyššie uvedených nedostatkov a neistôt

(nekalibrovaný modelu prúdenia podzemných vôd, absencia dostatočného hydrogeologického prieskumu, ktorým by boli overené hydraulické vlastnosti zvodneného prostredia, najmä v miestach existujúcich zlomových systémov, určujúcich pre obeh 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).

➤ 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 vyvieráčka, Medené Hámre, Pod hradom, Volavec a okolí Svätej studne a ďalších prameňov v Marianskom údolí. Do realizovaných vrtov je potrebné situovať čerpacie skúšky (dlhodobé), ktorými bude charakterizovaný zvodnenec, v ďalšom kroku je potrebná realizácia 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).“

*Vyjadrenie MŽP SR: K vysloveným pochybnostiam uvedeným v tomto stanovisku je potrebné uviesť nasledovné: 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), a výsledky záverečnej správy „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.) sú základným podkladom pre vyslovené závery v správe o hodnotení a jej prílohách. 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 – Vyhlášky 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, čerpacie 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), Volavec) 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 „Doplňkové 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.*

- „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 < 1200 m 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 Marianky a cca polovica obce Borinka (jej južná časť). Rodinné domy v oblasti Panského lesa sú od osi tunela situované len cca 150-300 m.“

*Vyjadrenie MŽP SR:K predmetnej veci boli vyžiadané údaje v rámci režimu doplňujúcich údajov k správe o hodnotení. Aktuálny stav bol vzatý na vedomie a prakticky aj na základe týchto zistení bol vylúčený spôsob razenia tunela NRTM. Odporúčaný je iba spôsob TBM. Pripomienka je teda relevantná a prakticky bola zodpovedaná v rámci spracovania odborného posudku.*

- „Oblasť Marianky, 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 požadujeme realizovať nielen v obytnej zástavbe týchto obcí, ale i pre pracovníkov pohybujúcich sa v priestore razenia tunela (pri ktorých bude pobytový priestor 1000 hodín za kalendárny rok prekročený).“

*Vyjadrenie MŽP SR:Pripomienka je relevantná, je zahrnutá do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

- „Na základe všetkých vyššie uvedených skutočností je nevyhnutné vypracovanú dokumentáciu vrátiť spracovateľom na prepracovanie. Je nevyhnutné doplniť aj ďalšie 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.

- Zároveň podotýkame, že všetky posudzované varianty tunela (okrem 0-tého) riešia iba jedno jeho trasovanie, s mierne odlišnou niveletou a počtom a situovaním vetracích šácht (variant 1,2,3,3a).

- Na predpovedanie jeho vplyvu pre podzemné a povrchové vody bol použitý pravdepodobne vôbec nekalibrovaný model, ktorého výsledky tak nemožno považovať za relevantné.

- Ostatné varianty V4, V5, V6 z hľadiska možných vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia a obyvateľstvo neboli vôbec posudzované a boli z hodnotenia vylúčené hneď v úvode Správy o hodnotení činnosti, bez uvedenia základných technických parametrov (množstva rúbaniny, počtu mostných objektov, križovatiek, vetracích šácht.. atď.), ako i charakteristiky prírodného prostredia (geologické a hydrogeologické pomery, biota, chránené územia a prvky ÚSES..)

Tým, že sa spracovateľ rozhodol nezaradiť do rovnocenného posudzovania aj iné trasy tunela (V4, V5 a V6), ktoré sú v úvode hodnotenia uvedené, 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 reálne môžu mať výrazne priaznivejší dopad na životné prostredie a obyvateľstvo, je taktiež ďalším 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, (V-4, V-5 a V-6- vyznačené v kapit. A.II.9 SOH-(variant navrhovanej činnosti).“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavky k dopracovaniu posúdenia variantov V4, V5 a V6 sú irelevantné. V tomto štádiu procesu EIA už nie je možné dopĺňať varianty na posúdenie. K pochybeniu pri spracovaní správy o hodnotení z pohľadu zákona o posudzovaní vplyvov nedošlo.*

„Čo sa týka navrhovaných opatrení pre podzemné a povrchové vody :

- je potrebné v prvom rade realizovať podrobný hydrogeologický a inžinierskogeologický prieskum, ktorý preukáže zvodnenie horninového prostredia a tektonicky porušených zón (viď pripomienky a požiadavky vyššie).

- Je potrebné realizovať dlhodobé čerpacie skúšky v miestach najväčšieho zvodnenia, v okolí vodných zdrojov a prameňov stopovacích skúšky.

- je potrebné monitorovať Svätú studňu a dostupné pramene v okolí Marianky + studne využívané obyvateľstvom na pitné účely, resp. i úžitkové účely,

- v prípade, že nie je možné vylúčiť ich ovplyvnenie, je potrebné investorom zabezpečiť náhradný zdroj vody - t.j. vybudovať vodovod.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavky sú relevantné. V kontexte s ostatnými opatreniami sú zapracované do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

- „Ďalej požadujeme, aby hodnotiteľ predloženej Správy o hodnotení v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. bol vzhľadom na technickú náročnosť stavebného diela, komplikované geologické a hydrogeologické pomery a blízkosť obytnej zóny obce Marianka k navrhovaným trasám tvorený nie 1 osobou, ale 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 MŽP SR: Požiadavka je rešpektovaná, na spracovaní posudku pracoval kolektív odborníkov (ako je uvedené v samotnom odbornom posudku).*

„Pre ďalšie uvažované súvisiace stavebné celky, v blízkosti obce Marianka upozorňujeme, že:

- plánovaná "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 panelárni a stavebných výrobkov, kde je pre navrhovanú činnosť od množstva

- od 50 000 t/rok do 100 000t/rok potrebné zisťovacie konanie,
- od 100 000 t/rok - potrebné povinné hodnotenie.

- v prípade uvažovaných depónií (rúbanina) – v časti odpady sa uvádza, že na depónii B bude uložených celkovo 2 993 000 m<sup>3</sup> 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. Tento predpoklad platí len pri použití 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. m<sup>3</sup> 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 Marianky) 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 pre navrhovanú činnosť je od množstva:

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

S umiestnených všetkých vyššie uvedených stavebných celkov (výrobňa prefabrikátov, drvičky rúbaniny + depónie rúbaniny) v navrhovaných miestach (v blízkosti obce Marianka) nesúhlasíme a požadujeme ich presunutie na voľné plochy za Bratislavskú cestu (I/2).“

*Vyjadrenie MŽP SR: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. Požiadavka je relevantná len v časti na umiestnenie stavebných celkov. Je preto zaradená do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

„Časť **Multikriteriálne hodnotenie** – hodnotenie nie je rozdelené na etapu výstavby a prevádzky (toto už bolo požadované v etape spracovania zámeru a stanovené aj v požadovanom rozsahu hodnotenia ) - požadujeme dopracovať

- Absentujú významné kritériá - vplyvy na kultúrne dedičstvo a pamiatky (Marianka - pútnické miesto), vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch (významný zásah do cyklistických trás v Malých Karpatoch - prístupové cesty ku vetracím šachtám), ovplyvnenie turizmu (obmedzenie návštevnosti obce Marianka - počas výstavby) - požadujeme dopracovať.
- Autor správy uvádza, že vplyvy na prírodné prostredie pri výstavbe ktoréhokolvek variantu posudzovaného úseku diaľnice D4 budú lokálneho rozsahu, miestne budú obmedzené na

priestor stavby a časovo viazané na dobu výstavby. S daným konštatovaním nemôžeme súhlasiť z nasledovných dôvodov:

- samotná výstavba prechádza rôznymi geologickými celkami (resp. štruktúrami), s rôznym stupňom zvodnenia. Vzhľadom na výskyt zlomových línií a lokálne i prítomnosť Borinského krasu je predpoklad, že vplyvy činnosti na podzemné a povrchové vody a horninové prostredie budú významné. Bližšiu konkretizáciu vplyvov požadujeme dopracovať po realizácii podrobného hydrogeologického prieskumu (pre etapu výstavby i prevádzky).“

*Vyjadrenie MŽP SR: 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.*

- „Porovnaním stanovenej nivelety D4 vo variante V3 a V3a je zrejmé, že v území vznikne nový neprirodzený krajinný prvok na úpätí Malých Karpát (t.j. ide o negatívny vplyv na krajinu a scenériu). V prípade Variantu V3a bude tento násyp s tunelovou rúrou minimálne o 7m vyššie. Je preto logické, že porovnaním týchto dvoch variantov vychádza V3 pre obyvateľov obce Marianka priaznivejšie – svojim zapustením bude menej negatívne vplývať na okolitú krajinu, krajinný obraz a celkovú scenériu Malých Karpát. Nesúhlasíme s hodnotením autorov, nakoľko tento vplyv chybné posúdili (str. 308 SoH + tab.3 v prílohe 7 - multikriteriálne hodnotenie) – požadujeme opraviť.“

*Vyjadrenie MŽP SR: V správe o hodnotení sú varianty V3 a V3a postavené v tejto problematike rovnocenne. Pri tejto problematike vplyvu na krajinu je potrebné brať do úvahy fakt, že zníženie nivelety D4 znamená zvýšenie nivelety cesty I/2 na dlhom úseku (nový násyp v krajine) a naopak. Preto vo vzájomnom porovnaní variantov V3 a V3a je potrebné akceptovať ich vyrovnanosť vo vzťahu vo vplyve na krajinu. Pripomienku teda považujem za irelevantnú.*

- „Rovnako absentuje hodnotenie vplyvu výstavby a prevádzky na rekreáciu obyvateľstva v území Malých Karpát. Prístupové trasy ku vetracím šachtám sú prevažne vedené po existujúcich lesných cestách, prípadne priamo po cyklistických cestách. Vplyv na rekreáciu bude významný predovšetkým počas výstavby (budovanie prístupových ciest, zablokovanie existujúcich cyklistických trás stavebnou činnosťou - napr. na západnom okraji tunela, ale aj počas prevádzky (emisie z vetracích šacht) - požadujeme dopracovať.“

*Vyjadrenie MŽP SR: V rámci správy o hodnotení sú vplyvy na rekreáciu a cyklotrasy vyhodnotené dostatočne. Pri výstavbe nedôjde k znefunkčneniu infraštruktúry cestovného ruchu a cyklistiky. Požiadavka je teda irelevantná.*

- „Vplyvy na obyvateľstvo nie sú osobitne hodnotené pre jednotlivé obce, tak ako bolo i požadované v rozsahu hodnotenia (najviac dotknutými obyvateľmi - budú občania Marianky) - NESPLNENÝ BOD 2, požadujeme dopracovať.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienku vnímam ako irelevantnú. Samostatné hodnotenie vplyvu na obyvateľstvo podľa obcí neprinesie žiadne nové fakty, ani výsledky.*

- „Absentujú vizualizácie zo súčasného terénu, tak ako to bežný človek vníma (t.j. z priemernej výšky cca 1,7m) - je potrebné dopracovať. Vizualizácie uvádzané v SoH sú realizované z výšky cca 50-80m, čím tak dochádza významne ku skresleniu skutočnej výšky presypaných tunelových rúr pri západnom portáli, ako i skresleniu celkovej zmeny scenérie po vybudovaní diela.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka je relevantná. Vizualizácie je potrebné dopracovať v ďalšom*

stupni projektovej dokumentácie. Je adekvátne zaradená do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti.

- „Z depónie môže počas privalových dažďov dochádzať k jej vyplavovaniu do Mátskeho potoka. Vyťažená drvína môže obsahovať aj ťažké kovy – vplyv na povrchové vody – TENTO VPLYV NEBOL ZHODNOTENÝ, požadujeme dopracovať.“

Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka je irelevantná. Požadované posúdenie by bolo veľmi špekulatívne.

- „Požadujeme dodať zoznam používaných nebezpečných látok pri technologickom procese razenia tunela - predpokladané spotreby látok + spôsob ich uskladnenia, likvidácie (v správe sú spomínané napeňovadlá, mazivá, pracovné náplne raziaceho stroja - napr. hydraulické oleje a pod.) - požadujeme doplniť karty bezpečnostných údajov.“

Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka je irelevantná. V rámci procesu EIA je postačujúce vnímať to či dané látky budú mať nebezpečné vlastnosti a ako sa bude s nimi nakladať, resp. zvážiť ich vplyv na životné prostredie. Toto bolo učené.

- „Zástupcovia rakúskej strany Asfinag Bau Management gmbh dňa 03. 04. 2018 písomne potvrdili, že realizácia S8 západ (úsek po Gänsendorf) sa plánuje v r. 2019 – 2022, v súčasnosti je v štádiu posudzovania vplyvov na životné prostredie, právo na využívanie vody, ochranu prírody, krajinské cestné právo. Plánovanie k úseku S8 východ z Gänsendorfu po štátnu hranicu so SR môže byť následne zahájené až po schválení rozhodnutí z S8 západ - STANOVISKO NIE JE SÚČASŤOU SOH - NESPLNENÝ BOD.“

Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je k dispozícii v zmysle vyjadrenia navrhovateľa k doplňujúcim informáciám k správe o hodnotení.

- „Migračné koridory: nie sú zahrnuté opatrenia na minimalizáciu stretu s vysokou zverou (Bk6 - miestny biokoridor Mariánsky potok) - v území extravilánu a intravilánu je bežne pozorovaná pravidelná migrácia vysokej zveri. Strety zveri s vozidlami sú evidované už v súčasnej dobe, pri križovaní cesty I/2, ako aj Karpatskej cesty do Marianky. Požadujeme zapracovať návrh ekoduktu nad, resp. pod cestou I/2 v trase miestneho biokoridoru - Mariánsky potok.“

Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka je irelevantná. Ekodukty je potrebné navrhovať na diaľkových migračných koridoroch, ktoré v okolí Marianky neboli identifikované. V tomto konkrétnom prípade nie je žiadúce viesť zver k diaľnici D2, odkiaľ nemá kam migrovať. Zver toto územie v okolí obce Mariánka využíva iba ako potravný biotop, nie miesto pre pravidelnú migráciu smerom na západ.

- „V prílohe 4 SoH (Posúdenie vplyvov na územia NATURA 2000) pri hodnotení autor jednotne uvádza, že všetky posudzované varianty V1,2,3,3a budú mierne negatívne vplyvať na jednotlivé druhy fauny. V záveroch na str. 161 SoH však autor preferuje technológiu TBM (v tejto kapitole ju už hodnotia bez vplyvu), pred technológiou NRTM (kde vplyv uvádzajú) - požadujeme vysvetliť, resp. opraviť.
- Na str. 314 autori uvádzajú, že "pri druhu rak riavový (Austropotamobius torrentium), boli vplyvy klasifikované ako významne negatívne aj vzhľadom na vysokú mieru neurčitosti vyplývajúcu z absencie podkladov z hydrogeologického a hydrologického prieskumu a presného stanovenia rozsahu nepriamych vplyvov pôsobiacich prostredníctvom zmien kvality a množstva vody v dotknutých tokoch". Pri záverečnom hodnotení už hodnotenie spočíva v konštatovaní, že vplyvy budú len mierne negatívne (pod podmienkou nenarušenia vodného režimu) - s uvedeným tvrdením nesúhlasíme, nakoľko negatívny

dopad razby tunela na tok Vydrica je na základe poznatkov už súčasne realizovanej etapy IGP vysoko pravdepodobný. Požadujeme vysvetliť a textáciu upraviť.

- Rovnako v tab. 34a, resp. 34b sa pri hodnotení raka riavového uvádza počet jedincov celkovo v SKÚEV spolu s počtom dotknutých jedincov navrhovanou činnosťou. Pri potenciálnej možnosti ovplyvnenia pramennej oblasti - pri vyschnutí toku Vydrica je zrejmé, že populácia raka riavového môže byť úplne zdecimovaná. V hodnotení sa však nelogicky uvádza pri jeho ovplyvnení (likvidácii) počet jedincov len 0 až 2 ks, z celkového počtu 300-600 ks - požadujeme vysvetliť a opraviť.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Primerané posúdenie na územia sústavy Natura 2000 vykazuje viaceré nedostatky, preto ho bude potrebné v ďalšom stupni opakovať. Nedostatky tohto posúdenia však nemali vplyv na výber optimálneho variantu navrhovanej činnosti.*

- „Na str. 301 SoH sa uvádza: "Potenciálne ovplyvnenie miestneho biokoridoru Marianskeho potoka by mohlo nastať v okrajovej oblasti rekonštrukcie križovatky D4 a št. Cesty I/2, pre spresnenie vplyvu však chýbajú v tejto etape technické podklady" (?) - požadujeme technické podklady doložiť a dopracovať vplyv na miestny biokoridor Mariánsky potok.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka je relevantná. Zachovanie funkčnosti biokoridoru Marianskeho potoka je rešpektovaná a zahrnutá do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

- „Na str. 74 SoH pri hodnotení dopravy sa uvádza, že ako prístupové cesty budú použité všetky verejné komunikácie - s týmto technickým riešením nesúhlasíme, požadujeme vybudovanie samostatných prístupových komunikácií.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka je irelevantná. Bez využitia ciest I., II. a III. triedy nie je možné vybudovať prístup na stavenisko. Vynechať možno len miestne komunikácie.*

- „Na str. 250 SoH sa uvádza, že horninové prostredie, ako relatívne najstabilnejší prvok krajinného ekosystému záujmového územia je zraniteľné najmä pôsobením vodnej erózie, extrémnych klimatických výkyvov a antropogénnej činnosti. Zraniteľnosť horninového prostredia autor hodnotí celkovo ako mierne zraniteľné prostredie (??). Vzhľadom na prítomnosť skalného masívu s výraznou zlomovou tektonikou a lokálne i výskytom borinskej sukcesie (na ktorú sú viazané významné zdroje podzemnej vody) možno toto prostredie hodnotiť ako zraniteľné až vysoko zraniteľné - požadujeme vysvetliť a korektne opraviť.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka je irelevantná. Konštatovanie v správe o hodnotení je správne, myslené vo všeobecnej rovine.*

- „Za účelom menšieho hlukového a emisného zaťaženia okolia D4 navrhujeme zníženie rýchlosti v tuneli na 80km/hod.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka je irelevantná. Rýchlosť bude definovaná technickými parametrami a v konečnom dôsledku PZ SR.*

- „k spracovanej časti: Akustická štúdia pre stavbu, Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica" - Protokol A 223 2019, November 2019 (ďalej „Akustická štúdia)" máme nasledovné požiadavky:

*Požiadavka I, zásadná.*

- 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 objektivizáciu 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 (DUR) 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.

#### Požiadavka 2, zásadná.

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 Marianka;
- 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.

#### Požiadavka 3.

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

#### Požiadavka 4.

- 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.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky k hlukovej štúdií spracovanej v rámci správy o hodnotení a požiadavky na riešenie hlukovej situácie v okolí stavby sú relevantné. Sú rešpektované a v ďalšom stupni projektovej dokumentácie je potrebné preveriť ich potrebu a návrhy ich realizácie. Opatrenie je zahrnuté v kontexte s ostatnými opatreniami do podmienok pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

#### „Požiadavka 5, zásadná.

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 Marianka;
  - monitorovanie vibrácií minimálne v dvoch miestach v chránenom vnútornom prostredí, v zastavanom území s funkciou bývania obce Marianka;

- 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 Marianka;
  - monitorovanie polietavých, suspendovaných, častíc, PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, minimálne v dvoch miestach vo vonkajšom prostredí, v zastavanom území s funkciou bývania obce Marianka;
  - monitorovanie plyných znečisťujúcich látok (minimálne NO<sub>x</sub>, CO, nespálené uhľovodíky), minimálne v dvoch miestach vo vonkajšom prostredí, v zastavanom území s funkciou bývania obce Marianka.
- 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 PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> a plyných 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 Marianka (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 (seizmická TZL, suspendované častice, plyné škodliviny), do 24 hodín od zistenia tejto skutočnosti, musí byť takáto skutočnosť oznámená miestnej samospráve obce Marianka (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 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 Marianka.“

*Vyjadrenie MŽP SR: 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 popísali 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 tieto podmienky sú po úprave zahrnuté do opatrení k návrhu optimálneho variantu navrhovanej činnosti v kapitole*

### VI.3 tohto záverečného stanoviska.

#### „Požiadavka 6, zásadná.“

- S ohľadom na skutočnosti uvedené v Správe o hodnotení navrhovanej činnosti požadujeme, aby v ďalšom stupni posudzovania a prípravy projektovej dokumentácii, neboli uvažované varianty V1 a V2. S ohľadom na uvedené požadujeme, aby vlastník diela, Slovenská republika, resp. zástupca stanovený v zmysle znenia príslušnej legislatívy, poskytol prostredníctvom legislatívne stanovenou možnosťou prísľub, že varianty V1 a V2 nebudú v ďalšom stupni posudzovania a prípravy projektovej dokumentácie uvažované.“

Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka je irelevantná, varianty V1 a V2 budú dištancované procesom EIA.

#### **Doplnenie stanoviska:**

„Po preštudovaní kapitol súvisiacich s problematikou bioty, ochrany prírody a sústavy Natura 2000 doplníme naše stanovisko zo dňa 10.02.2020. K danej problematike máme tieto pripomienky:

- Vo viacerých kapitolách a štúdiách správy o hodnotení realizovaných v rámci povinného hodnotenia sa uvádza skutočnosť, že realizáciou navrhovanej činnosti a prevádzky diaľnice D4 Bratislava, v úseku Rača - Záhorská Bystrica budú priamo, alebo nepriamo dotknuté územia SKÚEV0104 Homol'ovské Karpaty, SKÚEV0279 Šúr, SKÚEV0911 Vrchná hora, SKÚEV0388 Vydrica, SKÚEV1388 Vydrica a SKCHVU Malého Karpaty.
- Z vyhodnotenia vplyvov na integritu územia sústavy Natura 2000 vyplýva, že navrhovanou činnosťou bude ohrozený predovšetkým výskyt prioritného druhu raka riavového (*Austropotamobius torrentium*). A to na území Vajnorského potoka a nepriamo vplyvom zmien vodného režimu i tokov Vydrica (a jej prítokov) a Mariánskeho potoka. Tento druh je výlučne viazaný na vodné biotopy, z uvedených dôvodov možno realizovaním navrhovanej činnosti predpokladať jeho vysokú zraniteľnosť.

Po konzultáciách s RNDr. E. Stloukalom, odborníkom pre tento chránený druh boli identifikované tieto nepresnosti v SoH, resp. jej prílohe č. 4:

- Tvrdenie, že „nemožno ... vylúčiť negatívne vplyvy na biotopy ... a druhy európskeho významu...“ je neakceptovateľné. Vydrica a Mariánsky potok sú dve lokality s najlepšimi populáciami raka riavového, ktorý sa na území Slovenska vyskytuje len v Malých Karpatoch a ohrozenie vodného režimu týchto tokov je priamym ohrozením existencie druhu na Slovensku. Autori štúdie pripúšťajú dokonca aj trvalé vplyvy na vodný režim, čo povedie k priamemu ohrozeniu existencie druhu. Konkrétne, vo Vydrici žije minimálne polovica celkového počtu rakov riavových na Slovensku, možno aj 75 %.
- V štúdií sa riešitelia sústreďujú na hodnotenie vplyvu na raka riavového vo Vydrici, ale v podstate ignorujú výskyt druhu v Mariánskom potoku, pričom sa tam vyskytuje druhá najsilnejšia populácia na Slovensku.
- Vysoké riziko zmeny prúdenia podzemných vôd a tým aj prietokových pomerov v tokoch s výskytom *Austropotamobius torrentium* môže spôsobiť jeho ohrozenie. Zásahy do prietokových pomerov vodných tokov možno preto považovať za neprípustné.
- Tvrdenie, že vplyvy výstavby na raka riavového a jeho biotopy, môžu byť hodnotené len ako mierne negatívne, alebo až nulové" sú postavené na podmienke „pokiaľ sa nenaruší vodný režim vo vodných tokoch" (str. 150 SOH). Realizované štúdie (hydrogeologický prieskum, IG prieskum) pritom predpokladajú, že k narušeniu vodného režimu tokov dôjde. Na str. 214 SoH sa uvádza, že „počas výstavby je nutné uvažovať s prívalmi podzemných vôd do raziacich objektov", dôsledkom čoho možno predpokladať vysoké riziko zmeny prúdenia podzemných vôd a tým aj prietokových pomerov v tokoch s výskytom *Austropotamobius torrentium*. Ohrozenie druhu zásahom do prietokových

pomerov toku nie je prípustné! Nesúhlasíme preto ani s tvrdením, že navrhovaná činnosť vo variantoch V2, V3 a V3a, s využitím TBM metódy razenia tunela je realizovateľná, v prípade uplatnenia zmiernujúcich opatrení.

- Na Slovensku nebol zaznamenaný prípad infekcie raka riavového hubou *Aphanomyces astaci*, takže tvrdenie, že populácie sú ňou ovplyvnené, nie je pravdivé. Na negatívnych zmenách populácii druhu sa podieľajú výlučne zásahy do vodného režimu a štruktúry koryta tokov.
- Hodnotenie stavu biotopov a druhov európskeho významu za SR nebolo v SoH spracované podľa posledného hodnotiaceho obdobia (2013 až 2018). Uvádzané počty populácií raka riavového (v tab. 34a - prílohy č. 4 SOH) na Slovensku sú tak nereálne a zodpovedajú informáciám starým cca 10-15 rokov. Na mnohých miestach boli odvtedy zaznamenané prudké zhoršenie situácie výskytu tohto druhu - požadujeme aktualizovať.
- Populácie na južnej strane Malých Karpát majú spolu cca 100-200 kusov (optimistický odhad), na poklese populácií sa tam podpísalo čerpanie vody z tokov a stavebné zásahy do tokov vedúce k fragmentácii a zániku biotopov.
- Zásah do vodného režimu Vydrice neovplyvní 0-10 jedincov (pri technológii NRTM), resp. 0-5 jedincov (pri technológii TBM), ako tvrdí štúdia (príloha č. 4 SoH), ale všetky jedince v toku. Vypočítané percentuálne a kumulatívne straty druhu sú úplne nesprávne.
- Percentuálny negatívny vplyv na populácie raka riavového, uvedený v tabuľke 59 SoH, bude podstatne vyšší ako je uvedené - požadujeme opraviť.
- Na str. 161 v Prílohe č. 4 k SoH sa uvádza, že výstavba bude mať pravdepodobne nepriaznivý vplyv na integritu územia sústavy Natura 2000 a bola preukázaná pravdepodobnosť významného negatívneho vplyvu na druh rak riavový (*Austropotamobius torrentium*). Tieto tvrdenia sú však v rozpore s hodnotením vplyvov, kedy v iných častiach štúdie uvádzajú minimálny možný vplyv - požadujeme opraviť.
- Rak riavový nie je tolerantný voči zmenám prírodného prostredia, preto zníženie prietoku vody, zmena kvality vody, zmena charakteru dna a brehov a s tým súvisiace zhoršenie dostupnosti potravy, či zánik úkrytov môže spôsobiť vymiznutie populácie raka riavového v spomínaných tokoch. Tiež nie je žiaduci ani akýkoľvek pohyb v potoku, nakoľko môže dôjsť k zraneniu, alebo k usmrteniu jedincov tohto druhu.
- Navrhované vybudovanie vodomerných staníc je zásahom do biotopu, ktorý nerieši riziko priameho ohrozenia biotopov, ale bude slúžiť len na monitorovanie stavu bez možnosti jeho nápravy.
- Presun druhov v prípade zistenia negatívnych prietokových podmienok je nemysliteľné - v oblasti neexistujú alternatívne toky, ktoré by boli vhodné na presun populácií.
- Úvaha o odchyte prioritne chráneného druhu raka riavového svedčí o neznalosti prostredia a biológie druhu zo strany autora štúdie. Navyše z pohľadu platnej legislatívy nie je presun populácií ani prípustný.
- Neexistujú technické opatrenia na minimalizovanie týchto strát a tvrdenie, že ich možno úplne eliminovať a vplyvy sa neprejavia je zavádzajúce a nepravdivé.
- Z pohľadu ochrany raka riavového je jediným prijateľným riešením zvoliť taký technologický postup, ktorý neohrozí režim vodných tokov a tak nedôjde k ohrozeniu populácií chráneného druhu v pôvodnom biotope.
- V SoH sa uvádza, že kvôli portálom tunelov bude potrebné zmeniť hranice CHKO - nemala by byť stavba urobená tak, aby nebolo treba meniť hranice CHKO?
- Nie je pravdou, že CHKO Malé Karpaty je veľkoplošne chránené územie vinohradníckeho charakteru (kap.C.II.9)

Slovenská republika je viazaná smernicou o biotopoch, v zmysle ktorej musí prijímať kroky na predchádzanie zhoršovania stavu biotopov a druhov, pre ktoré boli územia vymedzené.

Úlohou členského štátu EÚ je zachovanie, alebo obnova priaznivého stavu biotopov a druhov z hľadiska ich ochrany.

Súčasná realizovaná štúdia k navrhovanej činnosti preukázala riziko ovplyvnenia vodných režimov už v súčasnej etape, s vysokou pravdepodobnosťou tak dôjde k narušeniu integrity sústavy Natura 2000, čo je neprípustné.

#### **Požiadavky na doplnenie:**

- Pre posúdenie vplyvu výstavby tunela na vodný režim je nevyhnutný podrobný hydrogeologický prieskum územia. Následne treba zvoliť takú technológiu výstavby, ktorá neovplyvní prúdenie podzemných vôd s dôsledkom režimových zmien v povrchových tokoch a pramenných úsekoch Vydrice a Mariánskeho potoka.
- Je potrebné exaktne zmerať výdatnosť prítokov Vydrice a stanoviť ich podiel na celkovom prítoku Vydrice v strednom úseku toku.
- V ďalšej etape požadujeme podrobné zhodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti s ohľadom na populáciu raka riavového (*Austropotamobius torrentium*), s podrobným prieskumom tohto druhu v potokoch Mariánsky, Vajnorský potok, Vydrica a jej prítokov.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky a požiadavky uvedené v doplnení stanoviska sú relevantné. Sú zapracované do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska. Aktualizáciu Primeraného posúdenia na územia sústavy Natura 2000 je potrebné realizovať na základe podrobného prieskumu druhu raka riavového (*Austropotamobius torrentium*) v území a návrhu potrebných opatrení zapracovanom do projektu.*

#### **29. Branislav Kristl, Bratislava (list zo dňa 10. 02. 2020)**

Ako vlastníka pozemku a spoluvlastníka rodinného domu v obci Marianka na parcele 1382/2 má jediný zdroj pitnej a úžitkovej vody studňu - vrt, ktorý ma vydané riadne a to kladné kolaudačné rozhodnutie. Ako ukazuje štúdia EIA existuje riziko poklesu spodných vôd. preto žiada:

a) Monitorovanie hladiny vrtu a hlavne výdatnosti vrtu minimálne jeden rok pred začatím prác a počas výstavby (razenia tunela), a to z dôvodu možnej straty jediného zdroja pitnej a úžitkovej vody. Monitorovanie vrtu a výsledky spracovania dát by mala zabezpečovať nezávislá odborná firma, ktorá sa venuje takémuto meraniu. Požaduje vyhotovenie protokolu a správ k meraniu výdatnosti, jeden rok pred začatím prác razenia tunela a to 1x za mesiac, ktorá bude obsahovať údaje o meraní a výdatnosti vrtu a taktiež v priebehu prác (počas razenia tunela taktiež minimálne 1x za mesiac).

b) Upozorňuje hlavne na prípadné zmeny výdatnosti vrtu, alebo straty vody. Preto žiada vypracovať návrh na kompenzáciu v prípade straty vody, alebo dostatočnej výdatnosti vrtu.

Vrt a technológia ho stála nemalé finančné prostriedky, ktoré vie riadne zdokladovať. A v neposlednom rade strata vody, alebo výdatnosti by pre neho znamenala výrazné zníženie kvality života, znehodnotenie pozemku, rodinného domu. V tomto prípade znehodnotenie vecí v zmysle príslušného platného zákona.

Ďalej požaduje zapracovať do pripomienky:

c) V správe o vplyve na podzemné a povrchové vody sa v záveroch používa slovo „pravdepodobne“, ktoré presne neurčuje či bude, alebo nebude negatívne ovplyvnené dané územie.

Žiada preto o presné a hlavne odborné stanovisko, ktoré sa nebude opierať iba o

pravdepodobnosť straty vody v danej lokalite.

Pri vplyve na podzemné a povrchové vody, horninové prostredie (kapit. C.III.5 – vplyvy na vodné pomery, kapit. C.II.2 - vplyvy na horninové prostredie, kapit. C.III.10 - vplyvy na ÚSES), 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)".

d) Žiada zapísať stanovisko konštatovania 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 zrejmych neurčitostí vyplývajúcich zo znalosti dotknutého územia na úrovni orientačného geologického prieskumu tento vplyv nie je možné určiť" (str. 284 a 286 Správy o hodnotení).

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky sú relevantné. Sú v kontexte s ostatnými opatreniami zapracované do podmienok pre realizáciu vybraného variantu navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

### **30. Občianske združenie Panský les – Marianka, Marianka (list zo dňa 09. 02. 2020)**

V úvode uvádzajú, že sa zúčastnili verejného prerokovania dňa 06. 02. 2020 v Marianke. OBČIANSKE ZDRUŽENIE PANSKÝ LES – MARIANKA, cit.:

a. „ŽIADA aby OZ Panský les - Marianka, Školská 32, 900 33 Marianka, bolo účastníkom všetkých ďalších posudzovacích a povoľovacích konaní (najmä konanie o udelení územného rozhodnutia, konanie o vydanie stavebného povolenia) navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica".

b. ŽIADA o geotechnický monitoring v oblasti Panský les, Marianka v rozsahu minimálne 2 roky pred začatím navrhovanej činnosti, počas výstavby ako aj minimálne 2 roky po začatí prevádzky vybudovaného diela, vrátane trvalého monitoringu hladín podzemnej vody a jej kvalitatívnych ukazovateľov v studniach v lokalite.

c. VZNÁŠA NIŽŠIE UVEDENÉ PRIPOMIENKY, KTORÉ ŽIADA:

- zohľadniť pri spracovávaní a posudzovaní správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica",

- zapracovať do záverečného stanoviska MŽP SR a záväzného stanoviska v povoľovacom konaní pre navrhovateľa ako povinné podmienky.

ZDÔVODNENIE ŽIADOSTI (najmä požiadaviek uvedených v častiach „a." a „b." vyššie):

A. OZ Panský les - Marianka združuje niekoľko desiatok vlastníkov nehnuteľností (rodinných domov a pozemkov (stavebných aj lesných) v lokalite Panský les, Marianka (ďalej tiež len „lokalita“), ktorá je v tesnom dotyku s trasovaním navrhovanej činnosti (vo všetkých variantoch), a ktorá bude ovplyvnená nielen výstavbou ale aj prevádzkou navrhovanej diaľnice.

B. OZ má mandát zastupovať vlastníkov pozemkov a obyvateľov lokality dotknutej navrhovanou činnosťou v oblasti ochrany a kvality životného prostredia ako aj kvality bývania a života v lokalite Panský les, Marianka, ktorá bude významne dotknutá navrhovanou činnosťou.

C. OZ Panský les - Marianka združuje a reprezentuje vlastníkov väčšieho počtu studní v lokalite Panský les, Marianka, ktoré sú zväčša vybudované s významnými nákladmi v posledných desiatich rokoch, v prevažnej väčšine so všetkými potrebnými povoleniami, ktoré slúžia nielen na hospodárske účely ale aj na zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou, a ktoré môžu byť negatívne ovplyvnené navrhovanou činnosťou.

D. OZ Panský les - Marianka jeho členovia sú vlastníkami infraštruktúry lokality Panský les ako významnej časti obce Marianka cestného telesa, chodníkov, zeleného pásu, verejného osvetlenia, pozemkov pod cestou v lokalite, a tiež je jediný zmluvný partner dodávateľa pre dodávku vody distribuovanej prostredníctvom vodovodu ako aj pre odvod odpadových vôd (BVS, a.s.) v lokalite Panský les, Marianka.

#### PRIPOMIENKY A POŽIADAVKY OZ PANSKÝ LES - MARIANKA A ICH ZDÔVODNENIA:

1. Uloženie povinnosti posunúť pozície navrhovanej vzduchotechnickej (VZT) šachty č. 3 smerom k staničeniu 8,000 km D4

- návrh: posunúť šachtu na polohu v staničení 8,000 km D4, v prípade technickej nerealizovateľnosti nie bližšie k západnému portálu ako na polohu 8,500 km D4.

- zdôvodnenie: umiestnenie VZT šachty č. 3 určené matematicky rovnomerným rozdelením tunela na rovnaké úseky v 9,000 nerešpektuje významné danosti okolitého prostredia (osídlenie, rekreačná funkcia, hustá sieť turistických ciest) a významne zhorší kvalitu životného prostredia množstvu obyvateľov a návštevníkov lokality, požadovaný posun bude predstavovať významnú minimalizáciu negatívnych dopadov pričom vzhľadom na relatívne malý posun nespôsobí technicky neriešiteľné komplikácie

- navrhovateľom navrhovaná pozícia šachty v staničení 9,000 km D4 je nevyhovujúca nakoľko:

- sa nachádza iba 100 metrov od významnej obývanej lokality Panský les, typickej svojim prírodným prostredím s desiatkami rodinných domov
- umiestnenie je v lokalite, ktorá je, vzhľadom na výbornú dostupnosť a hustú sieť turistických a cyklistických ciest často využívaná na rekreáciu obyvateľov Marianky, Bratislavy, Stupavy a Borinky
- negatívny vplyv šachty (ako zdroja emisií a hluku), ako aj obslužnej komunikácie, bude v tomto mieste významný

2. Uloženie povinnosti navrhovateľovi vybudovať VZT technológiu šachty č. 3 v podzemí na úrovni tunelových rúr

- návrh: ako povinnú stanoviť alternatívu vybudovania podzemnej VZT technológie minimálne pre túto VZT šachtu č. 3

- zdôvodnenie: navrhovateľom predpokladaný nadzemný objekt VZT šachty č. 3 nekorešponduje s jeho umiestnením v exponovanej časti Chránenej krajinskej oblasti (CHKO) Malé Karpaty, v lese poživajúcom štatút lesa osobitného významu, najmä z dôvodu:

- frekventovaného využívania na prímestskú rekreáciu obyvateľov hlavného mesta a príľahlých obcí
- blízkosti trvalého osídlenia (rozrastajúca sa časť Panský les v Marianka), desiatkami rodinných domov a značného počtu obyvateľov
- frekventovaného pohybu návštevníkov lesa po hustej sieti lesných, turistických a cyklistických ciest, pričom by bol narušený prirodzený ráz, estetika a pokoj lesa o výskytu mnohých druhov voľne žijúcej početnej lesnej zveri

3. Uloženie povinnosti navrhovateľovi zabezpečiť účinnú technológiu pre tlmenie hluku (vytváraného zariadeniami VZT, prirodzeným prúdením vzduchu z tunela ako aj hluku z dopravy v tuneli) a zamedzeniu jeho šírenia cez VZT šachtu č. 3

•návrh: ako povinnosť ustanoviť zabezpečenie všetkých dostupných technických opatrení pre tlmenie hluku VZT technológie ako aj pre tlmenie prestupu hluku z tunela aj pre tlmenie vyvolané prúdením vzduchu z tunela, minimálne pre túto VZT šachtu

•zdôvodnenie: zvukové emisie vytvárané technológiou, prípadne prúdením vzduchu VZT šachty č. 3 alebo tvorené prepúšťaním dopravného hluku, zohľadňujúc fakt jej umiestnenia v rekreačne exponovanej časti Chránenej krajinnej oblasti (CHKO) Malé Karpaty, v lese požívanom štatút lesa osobitného významu, by bez realizácie dodatočných technických opatrení na maximálne obmedzenie hlukových emisií mali výrazný negatívny dopad na:

- možnosti prímestskej rekreácie obyvateľov hlavného mesta a príľahlých obcí, ktorí lokalitu šachty na tento účel často využívajú
- obyvateľov rozrastajúcej sa časti Panský les v Marianke s desiatkami rodinných domov a na značný počet obyvateľov
- na množstvo častých návštevníkov lesa, pohybujúcich sa po blízkej hustej sieti lesných, turistických a cyklistických ciest, pričom by bol narušený prirodzený pokoj a ticho lesa
- vyskytujúce sa mnohé druhy voľne žijúcej početnej lesnej zveri

4. Uloženie povinnosti navrhovateľovi zabezpečiť filtračnú technológiu šachty č. 3. pre mobilné zdroje znečistenia, ktorá zabezpečí neprekročenie limitných hodnôt znečisťujúcich látok, ich účinné zachytenie a elimináciu

•návrh: ako povinnosť ustanoviť zabezpečenie všetkých dostupných technických opatrení pre zachytenie škodlivín (NO<sub>x</sub>, CO, oxidy síry, nespálené uhl'ovodíky, pevné/prachové častice, radón, ...) odvetrávaných z tunela kontinuálne alebo aj dočasne prostredníctvom VZT technológie, minimálne pre túto VZT šachtu

•zdôvodnenie: emisie VZT technológiou šachty č. 3, zohľadňujúc fakt jej umiestnenia v rekreačne exponovanej časti Chránenej krajinnej oblasti (CHKO) Malé Karpaty, v chránenom vtáčom území, v lese požívanom štatút lesa osobitného významu, by bez realizácie dodatočných technických opatrení na maximálne obmedzenie emisií mali výrazný negatívny dopad na:

- možnosti prímestskej rekreácie obyvateľov hlavného mesta a príľahlých obcí, ktorí lokalitu šachty na tento účel často využívajú,
- životné prostredie a kvalitu života veľkého počtu obyvateľov rozrastajúcej sa časti Panský les v Marianke s desiatkami rodinných domov,



- na množstvo častých návštevníkov lesa, pohybujúcich sa po blízkej hustej sieti lesných, turistických a cyklistických ciest, pričom by bol narušený prirodzený pokoj a ticho lesa,
- na celkový stav lesa, čistotu prostredia a na vyskytujúce sa mnohé druhy voľne žijúcej početnej lesnej zveri a chráneného vtáctva.

5. Uloženie povinnosti navrhovateľovi zabezpečiť nastavenie Centrálného riadiaceho systému tunela tak, aby nútené odvetranie vzduchotechnikou cez šachtu č. 3 bolo využité okrem havarijných situácií až v poslednom možnom prípade, keď nebude možné odvetranie pomocou prirodzeného prúdenia ani v súčinnosti s aktívnym odvetraním prostredníctvom šacht č. 1 a č. 2

•návrh: ako povinnosť ustanoviť zabezpečenie takých technických opatrení pri projektovaní a prevádzke tunela, ktoré zabezpečia minimalizáciu emisnej a hlukovej záťaže tvorenej odvetrávaním z tunela kontinuálne alebo aj dočasne prostredníctvom VZT technológie šachtou č. 3, najmä nastavením aktivácie odvetrania šachtou č. 3 až v poslednom prípade, teda keď nebude možné odvetranie prirodzeným prúdením vzduchu v tunelových rúrach ani po aktivácii odvetrania prostredníctvom VZT šacht č. 1 a č. 2

•zdôvodnenie: plynné, hlukové a prachové emisie VZT šachty č. 3 musia byť eliminované na najmenšiu možnú mieru, nakoľko táto šachta je v porovnaní s ostatnými umiestnená v rekreačne a osídlením najviac exponovanej časti, v Chránenej krajinskej oblasti (CHKO) Malé Karpaty, v lese požívajúcom štatút lesa osobitného významu, kde by bez realizácie dodatočných prevádzkových opatrení na maximálne obmedzenie emisií mali tieto výrazný negatívny dopad na:

- možnosti prímestskej rekreácie obyvateľov hlavného mesta a priľahlých obcí, ktorí lokalitu šachty na tento účel často využívajú
- životné prostredie a kvalitu života veľkého počtu obyvateľov rozrastajúcej sa časti Panský les v Marianke s desiatkami rodinných domov
- na množstvo častých návštevníkov lesa, pohybujúcich sa po blízkej hustej sieti lesných, turistických a cyklistických ciest, pričom by bol narušený prirodzený pokoj a ticho lesa
- na vyskytujúce sa mnohé druhy voľne žijúcej početnej lesnej zveri, dotknuté chránené vtáčie územie

6. Vybudovanie prístupových komunikácií k šachte č. 3 ako lesných ciest spevnených len štrkodrovou, bez asfaltového povrchu a bez osvetlenia a bez zariadenia staveniska pre VZT šachtu č. 3 počas výstavby

•návrh: ako povinnosť ustanoviť zabezpečenie takého návrhu prístupu k VZT šachte č. 3, ktorý nenaruší pri výstavbe ani pri prevádzkovaní prirodzený ráz lesa, teda bez vybudovania osvetlenia a bez spevneného povrchu vo forme betónu alebo asfaltového betónu, a v súvislosti s vybudovaním technológie v podzemí, taktiež bez nadzemného zariadenia staveniska v lokalite tejto šachty pri jej výstavbe

•zdôvodnenie: nakoľko táto šachta je umiestnená v rekreačne a osídlením najviac exponovanej časti, v Chránenej krajinskej oblasti (CHKO) Malé Karpaty, v lese požívajúcom štatút lesa osobitného významu, vybudovanie cesty s betónovým alebo asfaltobetónovým krytom alebo umelým osvetlením, či zriadenie zariadenia stanoviska, by malo výrazný negatívny dopad na:

- prírodný charakter rekreácie obyvateľov hlavného mesta a priľahlých obcí, ktorí lokalitu šachty na tento účel často využívajú
- na množstvo častých návštevníkov lesa, pohybujúcich sa po blízkej hustej sieti lesných, turistických a cyklistických ciest, pričom by bol narušený prírodný charakter lesa
- životné prostredie a kvalitu života veľkého počtu obyvateľov rozrastajúcej sa časti Panský les v Marianke s desiatkami rodinných domov
- na vyskytujúce sa mnohé druhy voľne žijúcej početnej lesnej zveri a na ich nerušený denný či nočný život

7. V ďalšom stupni posudzovania, projektovania, územnom a stavebnom konaní neuvažovať varianty V1 ani V2.

•návrh: v nadväznosti na informácie z verejného prerokovania odporúčania spracovateľov žiadame v ďalšom stupni posudzovania, v územnom a stavebnom konaní neuvažovať varianty V1 ani V2

1. zdôvodnenie: varianty V1 a V2 predstavujú veľmi výrazné negatívne dopady na životné prostredie, vrátane Chránenej krajinskej oblasti (CHKO) Malé Karpaty, lesy požívajúce štatút lesa osobitného významu, na kvalitu života veľkého počtu obyvateľov Marianky a na mnohé druhy voľne žijúcej lesnej zveri a vtáctva.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky uvedené v tomto stanovisku sú relevantné. Sú s ohľadom na bezpečnosť výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti, rovnako aj v kontexte s ostatnými opatreniami zahrnuté do podmienok pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

### **31. Rímskokatolícka cirkev, Bazilika Narodenia Panny Márie, Farnosť Marianka, Nám. 4.apríla 20, 900 33 Marianka (list odoslaný dňa 10.02.2020)**

Vo svojom liste uvádzajú, že ako majitelia pozemkov v bezprostrednej blízkosti plánovanej výstavby diaľnice D4, Bratislava Rača - Záhorská Bystrica žiadajú MŽP SR, aby ich zobrali na vedomie, že majú záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania v tomto procese a považujú sa za zainteresovanú verejnosť. Marianka je najstaršie pútnické miesto na Slovensku s doloženými písomnými zmienkami od roku 1377, ktoré vzniklo hlavne s ohľadom na Svätú studňu.

Od nepamäti pútnici a návštevníci Marianskeho údolia pokladajú vodu zo Svätej studne za liečivú a bolo by nezvratiteľné, ak by došlo k jej ovplyvneniu alebo zániku vplyvom výstavbou diaľnice D4, Rača - Záhorská Bystrica.

Ako majitelia a správcovia pozemkov kde sa Svätá studňa nachádza žiadajú, aby pred vydaním akýchkoľvek povolení k stavbe bol vypracovaný hydrogeologický posudok, dokladujúci, že voda vo Svätej studni nebude nijakým spôsobom výstavbou ovplyvnená. Zároveň žiadajú, aby dostatočný čas pred výstavbou, počas celej doby výstavby a aj počas používania stavby, bola Svätá studňa pravidelne monitorovaná s ohľadom na kvalitu a kvantitu vody a to nezávislou a odborne spôsobilou organizáciou, ktorá nám bude pravidelne sprístupňovať správy z monitoringu. Zároveň žiadajú o účasť na procese schvaľovania projektu monitoringu a dostávať s tohto monitoringu pravidelné správy.

Doterajšie výsledky hydrogeologického prieskumu naznačujú, že kvalita alebo kvantita vody v Svätej studni môže byť ovplyvnená, v prípade že by ďalšie podrobnejšie prieskumy túto skutočnosť dokázali, sú presvedčení, že nestačí len zmeniť technológiu výstavby

plánovaného tunela, ale celé jeho trasovanie.

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky sú relevantné. Sú rešpektované a zapracované do podmienok pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kontexte s ostatnými opatreniami v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

### **32. Juraj Turčáni, Bratislava (list zo dňa 07.02.2020)**

V úvode p. Turčáni uvádza, že v zmysle § 35 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov oznamuje jeho pripomienky a súčasne týmto stanoviskom žiada, cit.: „o písomné vyjadrenia (v rámci procesu EIA pre tunel D4) ku skutočnostiam uvedeným v tomto stanovisku nasledovné orgány a subjekty:

- Ministerstvo životného prostredia SR ako príslušný orgán (ďalej len „MŽP),
  - Ministerstvo dopravy a výstavby SR ako rezortný orgán (ďalej len „MD“),
  - Národnú diaľničnú spoločnosť ako navrhovateľa (ďalej len „NDS“),
  - Firmu Tarosi c.c., s.r.o. ako spracovateľa správy EIA (ďalej len „spracovateľ“)
- (uvedené subjekty ďalej spoločne ako „dotknuté orgány a spracovateľ“)

**1.** V procese EIA pre tunel D4 sa obchádza účel zákona EIA, porušujú jeho ustanovenia a poškodzujú verejný záujem.

Správa EIA neobsahuje náležitosti požadované zákonom EIA.

Správa EIA uvádza skutočnosti nepravdivé alebo irelevantné pre tunel D4 namiesto náležitostí správy EIA požadovaných zákonom EIA.

Správa EIA má nízku argumentačnú kvalitu.

A.

Podľa § 2 písm. c) zákona EIA jedným z účelov zákona EIA je "objasniť a porovnať výhody a nevýhody navrhovanej činnosti vrátane variantov a to aj v porovnaní s nulovým variantom".

Navrhovaná činnosť = tunel D4 (Navrhovaná činnosť je v správe EIA správne definovaná ako stavba úseku diaľnice D4 „Diaľnica D4, Rača - Záhorská Bystrica“, v tomto stanovisku označená ako tunel D4). V rozpore s § 2 písm. c) zákona EIA spracovateľ v Správa EIA pre tunel D4 nepravdivo a nezákonne uvádza skutočnosti platné nie pre tunel D4, ale pre diaľnicu D4 ako celok alebo pre juhovýchodné úseky diaľnice D4, a tieto vydáva za údaje rozhodujúce pre tunel D4, a to opakovane.

B.

Podľa § 3 písm. f) zákona EIA „nulový variant je variant stavu, ktorý by nastal, ... ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila“.

Nulový variant = ak by sa navrhovaná činnosť - výstavba tunela D4 - neuskutočnila.

V rozpore s § 3 písm. f) zákona EIA spracovateľ v správe EIA namiesto nulového stavu podľa zákona EIA = nerealizovania navrhovanej činnosti = nerealizovania tunela D4 uvádza ako nulový stav nerealizovanie diaľnice D4 ako celku.

Konaním podľa bodov A. a B. spracovateľ nepravdivo a zavádzajúco ovplyvňuje proces EIA.

Ide napríklad (ale nielen) o rozpor nasledovných statí správy EIA s § 2 a § 3 zákona EIA:

**a) Str. 2 A.II.2 správy EIA: Účel tunela D4,**

kde sa nepravdivo uvádza: „Účelom navrhovanej činnosti je vybudovanie celej diaľnice D4, ktorej neoddeliteľnou súčasťou je nami posudzovaný úsek, okolo hlavného mesta Bratislavy, ktorá výrazne napomôže vyriešiť problém tranzitnej dopravy, ako aj problém nedostatočnej kapacity cestnej siete hlavného mesta Bratislava.“

Pripomíname, že účelom navrhovanej činnosti je výstavba tunela D4 a nie „celej diaľnice D4“.

Účel juhovýchodných úsekov diaľnice D4 je významný a nespochybniteľný, ale je nezákonné, metodicky nesprávne a zavádzajúce tento nespochybniteľný účel analogicky používať ako účel úplne iného diaľničného úseku - tunela D4, v samostatnom procese EIA pre tunel D4.

Juhovýchodné úseky diaľnice D4 majú diametrálne odlišné vlastnosti a trasu, nespochybniteľný dopravný význam, iné náklady na výstavbu a prevádzku v pomere k ich dopravnému významu a teda inú ekonomickú efektívnosť, z čoho vyplýva nespochybniteľný dopravný význam juhovýchodných úsekov diaľnice D4 pre mesto Bratislava a región.

Navyše, juhovýchodné úseky diaľnice D4 boli predmetom samostatného posudzovania vplyvov, momentálne sú už vo výstavbe a celá diaľnica D4 a juhovýchodné úseky diaľnice D4 nie sú predmetom posudzovania v tomto procese EIA pre tunel D4.

Aj z tohto dôvodu je zavádzajúce a nezákonné uvádzať ako účel navrhovanej činnosti výstavbu celej diaľnice D4, okrem toho, že je to metodicky nesprávne.

Tým, že spracovateľ svojoľne prenáša účel (dopravný význam) celej diaľnice D4 - i juhovýchodných úsekov diaľnice D4 - na tunel D4, nielenže porušuje zákon EIA, ale tunelu D4 prisudzuje v správe EIA vlastnosti a dopravný prínos, ktoré tunelu D4 neprináležia a nezodpovedajú, a tým nespravodlivo subjektívne ovplyvňuje proces EIA.

Upozorňujem na skutočnosť, že pri posúdení vplyvov stavby napríklad polyfunkčnej budovy nemožno uvádzať v procese EIA a správe EIA pre túto budovu vlastnosti vedľajšej, inej budovy alebo dokonca vlastnosti viacerých budov nachádzajúcich sa napríklad v rovnakej štvrti.

Spracovateľ súčasne pod A. II. 2. Účel uvádza nepravdivú skutočnosť keď argumentuje, že tunel D4 je „neoddeliteľnou súčasťou diaľnice D4“. Toto tvrdenie je nepravdivé a vágne, je subjektívnym názorom spracovateľa a je právne, technicky a environmentálne irelevantným výrokom, ktorým sa však manipuluje proces EIA a verejnosť.

Je nespochybniteľný fakt, že tunel D4 a iné úseky diaľnice D4 od seba sú priestorovo, technicky, stavebne, dopravno-inžiniersky a kauzálne oddeliteľné a dokonca oddelené, čoho dôkazom je, že napríklad juhovýchodné úseky diaľnice D4 sú už momentálne vo výstavbe, boli predmetom samostatných posudzovaní vplyvov a povoľovacích konaní a budú i spustené do prevádzky bez tunela D4. Iné úseky diaľnice D4 sú už momentálne v prevádzke. To všetko dokazuje, že argumentácia spracovateľa o tuneli D4 ako „neoddeliteľnej súčasti“ diaľnice D4 je nepravdivá, klamlivá a zavádzajúca verejnosť, nespravodlivo ovplyvňujúca výsledky procesu EIA pre tunel D4.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Vyššie uvedené nezrovnalosti, resp. formulácie uvedené v správe o hodnotení nemajú podľa MŽP SR potenciál nespravodlivo ovplyvňovať výsledky procesu EIA, či výber optimálneho variantu navrhovanej činnosti.*

**b) „V A. II.7. Správy EIA sa pod nadpisom "Dôvod umiestnenia v danej lokalite"**

uvádza, že "Vybudovanie diaľnice D4 okolo hlavného mesta SR Bratislavy výrazne pomôže vyriešiť dopravný problém z hľadiska nedostatočnej kapacity jestvujúcich dopravných komunikácií a zabezpečí odklonenie tranzitnej dopravy smerujúcej do Českej republiky, Rakúska a Maďarska a zároveň výrazne pomôže aj obsluhu dotknutého územia a odľahčí príľahlé obce".

Spracovateľ uvádza opätovne účel celej diaľnice D4, ale nie konkrétne tunela D4 ako navrhovanej činnosti, čo mu ukladá zákon.

Ďalej, napriek názvu "Dôvod umiestnenia v danej lokalite" spracovateľ žiadny dôvod umiestnenia tunela D4 v danej lokalite neuvádza.

Keďže dôvod umiestnenia v danej lokalite je jednou z náležitostí požadovaných zákonom EIA pre správu EIA, správa EIA nespĺňa zákonné požiadavky v tomto smere.

V tejto súvislosti upozorňujem na skutočnosť, že spracovateľ uvádza v kapitole A.II.7 Správy EIA "Dôvod umiestnenia v danej lokalite" zákony SR, v ktorých je diaľnica D4 uvedená, no táto skutočnosť nie je dôvodom umiestnenia v danej lokalite.

Podľa § 2 ods. 2 zákona 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (ďalej len „zákon o pozemných komunikáciách“) „Plány rozvoja diaľnic, ciest a miestnych komunikácií sú podkladmi na prípravu investičnej výstavby a na vypracovanie územno-plánovacej dokumentácie".

Uvedenie diaľnice D4 ako celku v spracovateľom vymenovaných právnych predpisoch SR je podkladom pre prípravu a výstavbu diaľnice D4, ale nie je to dôvod umiestnenia tunela D4 v danej lokalite. Správa EIA neobsahuje náležitosť požadovanú zákonom EIA, a to skutočné odôvodnenie umiestnenia v danej lokalite.

Naopak, podľa §2 ods. 4 zákona o pozemných komunikáciách „Navrhovanie pozemných komunikácií sa vykonáva podľa platných slovenských technických noriem, technických predpisov a objektívne zistených výsledkov výskumu a vývoja pre cestnú infraštruktúru".

Dôvodom umiestnenia tunela D4 by mali byť objektívne zistené výsledky výskumu a vývoja pre cestnú infraštruktúru pre tunel D4 (ďalej len "dopravno-inžinierske podklady pre tunel D4").

Žiadam preto dotknuté orgány a spracovateľa správy EIA, aby definovali, aké konkrétne dopravno-inžinierske podklady pre tunel D4 sú dôvodom jeho umiestnenia v danej lokalite a žiadam uviesť konkrétne údaje z takýchto podkladov v správe EIA.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Dopravno-inžinierske podklady boli doplnené v rámci doplňujúcich informácií k správe o hodnotení.*

**c) „V A.II.7. Správy EIA sa ďalej ako "Dôvod umiestnenia v danej lokalite"**

uvádza vágne a tunel D4 neodôvodňujúce údajné vyjadrenie Rakúskej republiky k výstavbe rýchlostnej cesty S8:

"Zástupcovia rakúskej strany Asfinag Bau Management gmbh dňa 03. 04. 2018 písomne potvrdili, že realizácia S8 západ (úsek po Gänsendorf) sa plánuje v r. 2019-2022, v súčasnosti je v štádiu posudzovania vplyvov na životné prostredie, právo na využívanie vody, ochranu prírody, krajinské cestné právo. Plánovanie k úseku S8 východ z Gänserndorfu po štátnu hranicu so SR môže byť následne zahájené až po schválení rozhodnutí z S8 západ."

**Toto vyjadrenie svojim obsahom nepotvrďuje výstavbu východného úseku S8!** Rovnako vyjadrenie neuvádza dátum prípravy, alebo výstavby S8 ale naopak je v ňom

uvedené, že len plánovanie(!!!) východného úseku S8 "môže byť" zahájené po schválení rozhodnutí z S8 západ.

**Obsah vyjadrenia Rakúskej republiky nepotvrďuje výstavbu západnej časti S8 a je opačný, za aký ho vydáva spracovateľ správy EIA. Je zavádzaním verejnosti a nespravodlivým ovplyvňovaním procesu EIA pre tunel D4 uvádzať takýto argument ako dôvod umiestnenia tunela D4.**

Správa EIA nespĺňa náležitosti požadované zákonom EIA - dôvod umiestnenia stavby v danej lokalite.

*Vyjadrenie MŽP SR: Dôvody umiestnenia navrhovanej činnosti prameňa už v „Dopravno-urbanistickej štúdií nultého okruhu okolo Bratislavy“ (Dopravoprojekt a.s., 2002), tak ako je správne uvedené v kapitole A. II. 7 správy o hodnotení. Je to štandardný postup projektovej prípravy takýchto stavieb, kedy procesu EIA často predchádza aj viacero štúdií, v ktorých sa rieši nielen umiestnenie navrhovanej činnosti, ale aj kategória potrebnej komunikácie a pod.*

**d) „Na str. 253 Správy EIA je kapitola C. II. 18. „Posúdenie očakávaného vývoja územia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala“.**

Spracovateľ ale popisuje nerealizovanie celej diaľnice D4, a nie tunela D4, ako mu ukladá zákon o EIA:

"Na výstavbu diaľnice D4 je už teraz v štádiu prípravy viazaných mnoho aktivít. Pri nerealizácii výstavby diaľnice D4 je obtiažne si predstaviť rozvoj daného regiónu, ktorému už teraz chýba kvalitná dopravná infraštruktúra. Mnohé z plánovaných urbanistických aktivít by nebolo možné realizovať z dôvodu preťaženia súčasnej cestnej siete a veľká časť posudzovaného územia by ostala zachovaná v súčasnej podobe. Veľká časť dopravy by ostala na súčasnej dopravnej sieti (aj v intravilánoch obcí), so súčasnými problémami ktoré je možné popísať nasledovne:

Vývoj dopravnej situácie bez realizácie diaľnice D4.

Do ovplyvnenej siete pre nulový stav boli zaradené všetky plánované dopravné investície, ktoré budú zrealizované, nezávisle od hodnotenej investície, v uvedenom prípade II. úseku diaľnice D4. Výstavba II. úseku diaľnice D4 ako samostatnej stavby by nespĺnila v plnej miere požiadavku na dopravné prepojenie, aké sa od diaľnice D4 očakáva a predpokladalo sa, že bude umožnené prepojenie úseku na ostatnú komunikačnú sieť aj pomocou ostatných úsekov D4."

Uvedenou skutočnosťou sa nespravodlivo ovplyvňuje proces EIA pre tunel D4."

*Vyjadrenie MŽP SR: Správa o hodnotení presne definuje očakávaný vývoj v doprave, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala (nulový variant), a to v dopravno-inžinierskom posúdení, ktoré je prílohou č. 1 správy o hodnotení. Preto MŽP SR považuje tvrdenie o nespravodlivom ovplyvňovaní procesu EIA za irelevantné.*

**e) „Na strane 351 správy EIA sa opäť uvádza, že "Nulový variant, teda ponechanie súčasného stavu dopravnej siete bez diaľnice D4, bolo do porovnania zahrnuté pre úplnosť a dodržanie podmienok plynúcich z Rozsahu hodnotenia vydaného k predmetnej stavbe, nakoľko je už v súčasnosti zrejme, že súčasná dopravná situácia je pre hlavné mesto Bratislava do budúcnosti neudržateľná. Túto skutočnosť možno dokladovať na niektorých limitoch (hluk, imisie v intravilánoch obcí a prekračovanie kapacity miestnych komunikácií), ktoré boli potvrdené v spracovaných štúdiách pre túto Správu EIA". V tomto bode teda opäť správa EIA nerešpektuje pojem nulový variant ako ho požaduje zákon EIA (teda nerealizovanie tunela D4 ako navrhovanej činnosti v tomto procese EIA) ale namiesto toho**

popisuje nerealizovanie celej diaľnice D4, čo vôbec nie je realistické a skresľuje to posúdenie vplyvov tunela D4.“

Vyjadrenie MŽP SR: Rovnaké vyjadrenie ako k bodu d.

f) „Na záver tohto bodu stanoviska pripomínam, že skutočnosti uvedené v tomto bode 1 môjho stanoviska sú známe i dotknutým orgánom a **konanie resp. nečinnosť dotknutých orgánov v tejto veci nesúladu procesu EIA so zákonom EIA je, okrem porušenia ďalších právnych predpisov, i konaním v rozpore s príslušnými ustanovenia zákona č. 523/2004 Z. z., o vynakladaní prostriedkov verejnej správy v znení neskorších predpisov.**

Z dôvodov uvedených v tomto bode 1 stanoviska:

A. Žiada, aby sa boli vyššie uvedené i všetky ďalšie nepravdivé, skresľujúce informácie v rozpore so zákonom EIA odstránené zo správy EIA pre tunel D4 a aby nefigurovali v procese EIA pre tunel D4.

B. Žiada definovať a objasniť, aký účel sa sleduje výstavbou tunela D4 a taktiež exaktne kvantifikovať, nakoľko a či vôbec by bol tunel D4 v navrhovaných a odporúčaných variantoch spôsobilý ním sledovaný účel splniť.

C. Žiada, aby spracovateľ objasnil a porovnal výhody a nevýhody tunela D4 (nie iných úsekov diaľnice D4!) v porovnaní s nulovým variantom, tak ako je definovaný v §3 písm. f) zákona EIA t.j. v porovnaní s nerealizovaním tunela D4, a aby tak dodržal účel zákona podľa §2 písm. c) zákona EIA.

D. Žiada, aby spracovateľ exaktne a pravdivo porovnanie varianty tunela D4 s nulovým stavom (t.j. nerealizovaním tunela D4!) v zmysle § 3 písm. f) zákona o EIA.

E. Žiada, aby spracovateľ a dotknuté orgány postupovali v procese EIA odborne, objektívne, s vysokou argumentačnou kvalitou a logickým úsudkom a ich úkony a rozhodnutia boli v súlade so zákonom č. 71/1967 Zb. o správnom konaní a v súlade s princípmi modernej správy riadne preskúmateľné súdom.“

Vyjadrenie MŽP SR: Na základe vyššie uvedených vyjadrení k pripomienkam a) až f) považuje MŽP SR požiadavky A. až E. za irelevantné.

## 2. „Tunel D4 neprinesie dopravné odľahčenie mesta Bratislava

Tunel D4 nesplní jeho účel podľa správy EIA a dopravný účel adekvátny finančnej náročnosti jeho výstavby a prevádzky.

Uvedené skutočnosti vyplývajú priamo z dopravno-inžinierskych podkladov pre tunel D4, ktoré sú súčasťou správy EIA!

Na strane 14 dopravnej časti správy EIA sa uvádza, že „Diaľnica D4 má definované nasledovné funkcie: ... písm. f) dopravné odľahčenie mesta Bratislava“

Okrem toho, že opätovne sa spracovateľ správy EIA dopúšťa porušenia zákona EIA v zmysle bodu 1 tohto stanoviska (a popisuje funkcie celej diaľnice D4 namiesto funkcií tunela D4), upozorňujem aj na skutočnosť, že nižšie uvedené výsledky výskumu a vývoja pre cestnú infraštruktúru podľa samotnej správy EIA v žiadnom prípade nepredstavujú podstatné dopravné odľahčenie mesta Bratislava, adekvátne náročnosti výstavby a prevádzky tunela D4:

V tabuľkách výhľadových intenzít dopravy v tuneli D4 pre rok 2030 (príloha správy EIA) pre odporúčané varianty tunela D4 sú nasledovné údaje:

D2 most Lafranconi: cca 97.000 vozidiel denne

D1 most Prístavný: cca 89.000 vozidiel denne

Tunel D4 po vybudovaní (tunel Rača - Záhorská Bystrica): cca 22.000 vozidiel denne  
!!!!!!!

Výhľadové intenzity pre rok 2050 pre odporúčané varianty tunela D4 sú nasledovné:

D2 most Lafranconi 106.000

D1 most Prístavný 97.000

Tunel D4 po vybudovaní (tunel Rača - Záhorská Bystrica): cca 24.000 vozidiel !!!!!!!

**Pri tak významnej verejnej investícii do diaľničnej siete SR, akou ju tunel D4, a pri tak finančne náročnej výstavbe i prevádzke tunela D4 ako stavby s významným negatívnym vplyvom na zdravie obyvateľov a životné prostredie počas výstavby i prevádzky sú uvedené nízke výhľadové intenzity dopravy v tuneli D4 neakceptovateľné a sú dôvodom zastavenia prípravy a výstavby tunela D4.**

Upozorňujem, že nízke výhľadové intenzity pre tunel D4 v správe EIA sú reálne a jasne odôvodniteľné, pretože vyplývajú z dopravne nelogického umiestnenia a smerovania tunela D4 v posudzovaných variantoch:

Nízke intenzity demonštrujú a dokazujú, že budúce využitie tunela D4 je neatraktívne pre tranzitnú, vnútromestskú, zdrojovú i cieľovú dopravu v meste Bratislava.

Žiadame dotknuté orgány a spracovateľa, aby zaujali k tejto skutočnosti písomné stanovisko.“

*Vyjadrenie MŽP SR: V rámci spracovania doplňujúcich informácií bolo spracované „Odborné posúdenie výhľadovej dopravnej situácie v dotknutom území pre stavbu Dial'nica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica“. Tu sú už čísla využiteľnosti plánovaného úseku diaľnice D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica pomerne vyššie, (spracované na základe aktuálnejších dát), čo mimo iného svedčí aj o významnosti a opodstatnenosti tejto investície.*

**3. „Spracovateľ sa v správe EIA a najmä v jej záveroch k extrémne nízkym výhľadovým intenzitám dopravy pre tunel D4 nezaoberá a navyše určité varianty tunela D4 odporúča.**

Ide o postup v rozpore s právnymi predpismi, ak spracovateľ z extrémne nízkych výhľadových intenzít pre tunel D4 a teda neuspokojivého prínosu pre mesto Bratislava (pre všetky, ale najmä preťažené dopravné úseky) nevyvodzuje žiadne závery ani naň neupozorňuje.

Navyše, spracovateľ:

- definuje v správe EIA určité funkcie a účel diaľnice D4 a následne
- uvádza a pracuje s údajmi dopravných prognóz pre tunel D4, podľa ktorých tunel D4 definované funkcie a účel nesplní, ale
- napriek tomu spracovateľ túto skutočnosť nehodnotí, neupozorňuje na ňu a navyše odporúča určité varianty tunela D4!

Žiadam, aby bolo dotknutými orgánmi v procese EIA exaktne písomne kvantifikované:

- aký druh dopravy a v akom množstve bude využívať tunel D4, a teda
- o aký objem dopravy odľahčí tunel D4 cestnú a diaľničnú sieť mesta Bratislava a regiónu

-či sú tieto údaje v súlade s finančnou náročnosťou výstavby a prevádzky tunela D4.“

*Vyjadrenie MŽP SR: V súlade s vyjadrením k bodu 2 považuje MŽP SR tu uvedené požiadavky za irelevantné.*



#### 4. „Správa EIA definuje funkcie celej diaľnice D4, ale nie tunela D4.

Správa EIA nekvantifikuje, nakoľko tunel D4 funkcie splní.

Tunel D4 podľa dopravno-inžinierskych podkladov samotnej správy EIA nesplní účel.

Na strane 14 dopravnej časti správy EIA sa uvádza, že „Diaľnica D4 má definované nasledovné funkcie: ... písm. b) rýchly a efektívny prevoz tranzitnej dopravy, písm. e) skvalitniť dopravnú dostupnosť územia“.

Na str. 8 Správy EIA je uvedené, že Diaľnica D4 „zabezpečí odklonenie tranzitnej dopravy smerujúcej do Českej republiky, Rakúska a Maďarska“.

-Okrem toho, že spracovateľ opäť nepopisuje účel a dopravný význam tunela D4, ale diaľnice D4 ako celku (viď nezákonnosť postupu v procese EIA podľa bodu 1 tohto stanoviska),

-navyše spracovateľ nikde v správe EIA neuvádza, ako smerujúcu tranzitnú dopravu a v akom množstve odkloní tunel D4 a ako tým pomôže riešiť dopravný problém Bratislavy.

V súvislosti s funkciou diaľnice D4 „skvalitniť dopravnú dostupnosť územia“ upozorňujem na skutočnosť, že pre tunel D4 nebolo kvantifikované, nakoľko skvalitniť dopravnú dostupnosť územia a akého územia.

Opäť upozorňujem, že nízke výhľadové intenzity pre tunel D4 v správe EIA sú reálne a jasne odôvodniteľné, pretože vyplývajú z dopravne nelogického umiestnenia a smerovania tunela D4 v posudzovaných variantoch: Nízke intenzity demonštrujú a dokazujú, že budúce využitie tunela D4 je neatraktívne pre tranzitnú, vnútromestskú, zdrojovú i cieľovú dopravu v meste Bratislava.“

Vyjadrenie MŽP SR: V súlade s vyjadrením k bodu 1 a 2 považuje MŽP SR tu uvedené tvrdenia za irelevantné.

#### „5. Príprava a výstavba tunela D4 prebieha v rozpore s verejným záujmom a v rozpore so zákonom.

Podľa § 19 ods. 3 zákona č. 523/2004 Z. z. o vynakladaní prostriedkov verejnej správy v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o verejných prostriedkoch“) „právnické osoby a fyzické osoby, ktorým sa poskytujú verejné prostriedky, zodpovedajú za hospodárenie s nimi a sú povinné pri ich používaní zachovávať hospodárnosť, efektívnosť a účinnosť ich použitia“. Podľa § 19 ods. 6 zákona o verejných prostriedkoch „Subjekt verejnej správy je povinný pri používaní verejných prostriedkov zachovávať hospodárnosť, efektívnosť a účinnosť ich použitia“.

Podľa kapitoly A.II.11 správy EIA odhadované celkové náklady na tunel D4 sú cca 1 miliarda (!!!!) EUR.

Pokračovanie v príprave a výstavbe diaľničného tunela D4 za 1 miliardu EUR, ktorého výhľadová intenzita dopravy je len 20.000 – 30.000 automobilov za deň podľa dopravno-inžinierskych podkladov správy EIA, predstavuje zo strany dotknutých orgánov a spracovateľa konanie v príkrom rozpore so zákonom o verejných prostriedkoch a ďalších príslušných právnych predpisov.“

Vyjadrenie MŽP SR: V súlade s vyjadrením k bodu 1 až 4 považuje MŽP SR tu uvedené tvrdenia za nesprávne.

#### **„ZHRNUTIE STANOVISKA:**

Týmto stanoviskom si dovoľujem Vás upozorniť na

-**vážne porušenia zákona EIA** a slovenských i medzinárodných právnych predpisov vyššie uvedeným postupom dotknutých orgánov a spracovateľa v procese EIA pre tunel D4,

-**nepravdivé, neobjektívne a neodborné informácie uvedené v správe EIA** v rozpore s právnymi predpismi, **nespravodlivo ovplyvňujúce proces EIA** pre tunel D4 a predstavujúce **nakladanie dotknutých orgánov a spracovateľa s verejnými financiami v rozpore s právnymi predpismi a v rozpore s verejným záujmom**,

-**napadnuteľnosť rozhodnutí vydaných** v procese EIA **pre tunel D4** a rozhodnutí vydaných v ďalších následných konaniach o tuneli D4 podľa osobitných predpisov, a to napadnuteľnosť zákonnými prostriedkami na úrovni Slovenskej republiky i Európskej únie.

### **Zároveň týmto stanoviskom žiada dotknuté orgány a spracovateľa**

1. písomné stanovisko ku všetkým skutočnostiam uvedeným v tomto stanovisku, a to ako súčasť procesu EIA pre tunel D4 počas trvania procesu tohto EIA,

2. o pozastavenie posudzovania vplyvov, prípravy a výstavby tunela D4 z dôvodu ich nezákonnosti a ich rozporu s verejným záujmom,

3. o nové objektívne, odborné, pravdivé, prehľadné, zákonné a vo verejnom záujme vykonané posúdenie vplyvov na životné prostredie a vypracovanie správy EIA pre tunel D4 ako samostatnej navrhovanej stavby (ďalej len „nové posúdenie vplyvov tunela D4“),

4. aby podkladom a súčasťou nového posúdenia vplyvov tunela D4 boli zrozumiteľné, objektívne a verejnosti v celosti prístupné dopravno-inžinierske podklady, ktoré

a) najprv jasne definujú účel a očakávaný dopravný prínos tunela D4 (od akého druhu dopravy v akom množstve má tunel D4 odľahčiť mesto Bratislava a región).

b) exaktnými dopravno-inžinierskymi podkladmi preukáza, či tunel D4 v posudzovaných/odporúčaných variantoch splní alebo nespĺní definovaný účel (či tunel D4 odľahčí mesto Bratislava/región adekvátne vynaloženým verejným prostriedkom vo výške 1 miliarda EUR),

5. aby sa v súlade s právnymi predpismi a technickými normami, vo vysokej odbornej argumentačnej kvalite preukázal alebo nepreukázal verejný záujem a celospoločenská priorita výstavby tunela D4, a to vydaním rozhodnutia v správnom konaní, ktoré bude preskúmateľné súdom SR.“

*Vyjadrenie MŽP SR: V súlade s vyjadrením k bodu 1 až 5 MŽP SR považuje tu uvedené požiadavky za irelevantné. MŽP SR má za to, že proces EIA resp. samotné posúdenie vplyvov navrhovanej činnosti bolo vykonané objektívne, odborne a v súlade so zákonomn o posudzovaní.*

### **33. Ján Kovalčík, Bratislava** (list doručený osobne dňa 13. 02. 2020)

Zasiela nasledovné pripomienky k zverejnenej správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti, cit.:

1) „Správa nedostatočne posúdila vplyvy posudzovaných variantov riešenia na dopravu a zaťaženosť jestvujúcich úsekov diaľnic D1 a D2 na území Bratislavy. V dopravno-inžinierskom posúdení neboli využité kľúčové údaje o smerovaní dopravy v riešenom území z už vykonaných a dostupných smerových dopravných prieskumov. Spracovateľ nepoužil ani údaje o smerovaní tranzitnej nákladnej dopravy v súčasnosti predchádzajúcej cez Bratislavu, ktoré je možné získať z mýtného systému.

Nevyužitím týchto údajov bol v správe zamlčaný fakt, aké nízke % z dopravy na vjazdoch do Bratislavy tvorí tranzitná doprava. A tiež že v nej výrazne dominuje tranzitu cez Bratislavu v smeroch sever - juh (trasa D2) a severovýchod - juh (D1 + D2 južne od

Bratislavy).

Keďže tranzitný vzťah medzi D1 a D2 severne od Bratislavy je veľmi slabý, je zrejmé, že väčšinu prognózovanej dopravy v navrhovanom tuneli Malé Karpaty má tvoriť zdrojová, cieľová a vnútromestská doprava Bratislavy. Je teda vysoko pravdepodobné, že pre väčšinu potenciálnych užívateľov navrhovanej stavby (pri variantoch V1, V2, V3, V3a i V5) nepôjde o skrátenie trasy ale naopak jej predĺženie. Čo bude pravdepodobne znamenať:

- a) nedostatočné odľahčenie jestvujúcich ciest cez Bratislavu (tunel prevezme menej dopravy ako by mohol),
- b) menšie úspory času cestujúcich,
- c) väčší rozsah najazdených kilometrov na cestnej sieti (doprava so zdrojom/cieľom v Bratislave, ktorá dlhší obchvat využije, bude generovať väčšie emisie).

Uvedené malo byť s využitím údajov o smerovaní dopravy a dopravného modelu riadne kvantifikované a v plnej miere zohľadnené pri porovnaní variantov doplnenia cestnej siete tunelom popod Karpaty. To sa žiaľ nestalo a je preto nutné dopracovať, resp. nanovo spracovať riadne dopravno-inžinierske posúdenie a na jeho základe zrealizovať aj nadväzujúce posúdenia ďalších vplyvov a výber optimálneho variantu.

- 2) Prognózy RPDÍ (ročný priemer denných intenzít) uvedené v tabuľkách č. 16, 17, 18 a 19 k dopravno-inžinierskemu posúdeniu ukazujú významný pokles zaťaženia jestvujúcich úsekov D2 a D1 v Bratislave iba pri variante V4. Pri všetkých ostatných variantoch sa má intenzita dopravy na úsekoch D2 a D1 cez Bratislavu ďalej zvyšovať, čo spochybňuje zmysel predloženého zámeru. O nedosiahnutí želaného odľahčenia najviac zaťažených úsekov diaľnic v Bratislave textová časť dopravno-inžinierskeho posúdenia mlčí.
- 3) Posúdenie vplyvov na dopravu pracuje s domnienkami, ktoré nie sú overené a podložené reálnymi údajmi zo smerových dopravných prieskumov a dôveryhodného dopravného modelu. A keď sú v správe uvedené konkrétne údaje o vplyvoch na dopravu, napr. na str. 46-48 o výhľadovom zaťažení siete, nekorešponujú s údajmi v tabuľkách s prognózou intenzity dopravy. Navyše sú účelovo prezentované pre každý variant inak (niekde iba prognózovaná intenzita na riešenom úseku, niekde priráženie nadväzujúcich úsekov. Údaje o odľahčení nadväzujúcich úsekov, ktoré sú pre posúdenie vplyvu na dopravný systém (i nadväzujúce vplyvy) najdôležitejšie, dokonca nie sú uvedené vôbec, a to pri žiadnom z variantov. Takýto postup pri hodnotení je neakceptovateľný a vedúci – z neobľúbenej alebo vedome - k chybným záverom.
- 4) Zásadným nedostatkom popísaným v bodoch 1 a 2 mohol spracovateľ predísť, keby neignoroval pripomienky k rozsahu hodnotenia vznesené ešte začiatkom roku 2017. V rozpracovaní okruhov otázok určených v bode 2.2. Špecifické požiadavky som vtedy žiadal:
  1. V dopravnej prognóze (bod 2.2.24) zohľadniť všetky dostupné zdroje údajov o smerovaní dopravy tranzitujúcej cez hranice hl. mesta Bratislava, najmä:
    - a) údaje z mýtného systému (počty vozidiel, ktoré v rozmedzí 60 minút prešli spoplatnenými úsekmi najbližšími k Bratislave z D1 alebo I/61 na D2 alebo I/2 severne od Bratislavy a opačne),
    - b) smerový dopravný prieskum z roku 2015 pre dopravnú prognózu projektu D4/R7,
    - c) dopravné prieskumy z rokov 2014 - 2015 pre Územný generel dopravy hl. mesta Bratislava,
    - d) výstupy cezhraničného projektu BRAWISIMO, ktorý mapoval mobilitu v širšom regióne vplývajúcom na potenciál D4.

2. V dopravnej prognóze (bod 2.2.24) uviesť vo vyhodnotení nielen výstupy ale aj použité vstupné údaje – matice prepravných vzťahov - z nameraného (nie modelovaného) smerovania dopravy cez hranice hl. mesta Bratislava. Uviesť matice pre hlavné kategórie vozidiel, ako aj mapy rozdelenia územia na dopravné zóny.
3. Prognózu dopravných intenzít uviesť v scenároch:
  - A) s rýchlostnou cestou S8 od Viedne až po hranicu so SR (a prepojením s D4)
  - B) bez prepojenia D4 a S8 počas celého návrhového obdobia.

Pri oboch scenároch prognózy uviesť, akú časť modelovanej dopravy na navrhovanom úseku D4 má tvoriť:

- a) tranzit,
  - b) zdrojová a cieľová doprava (zdroj alebo cieľ v Bratislave) a
  - c) vnútromestská doprava (zdroj aj cieľ v Bratislave).
4. V podrobnom preštudovaní možností realizácie navrhovanej činnosti vo variantoch V4, V5 a V6 (bod 2.2.31) spracovať a uviesť aj dopravné prognózy, a to prinajmenšom pre varianty V4 a V6, ktoré neboli posúdené ani v minulosti. Všetky varianty určené pre podrobné hodnotenie (V1, V2 aj V3) totiž predstavujú z hľadiska vplyvov na dopravu takmer identické, a teda jediné posudzované dopravné riešenie (optimálne iba pre výrazne menšinovú tranzitnú dopravu medzi D1 a D2 na Záhorí, nie pre vysoko dominantnú dopravu so zdrojom alebo cieľom v Bratislave). Obmedzenie dopravnej prognózy iba na varianty V1 až V3 by neposkytlo kľúčovú informáciu, či posudzovaný projekt D4 Rača - Záhorská Bystrica ponúka najúčinnšie doplnenie existujúcej cestnej siete. Ak však existuje iné účinnejšie dopravné riešenie, hoci aj nateraz nespádajúce do pôsobnosti navrhovateľa (NDS) ale iného správcu ciest, zodpovedné inštitúcie majú byť o tom informované. Len tak môžu urobiť kvalifikované rozhodnutie, ktoré dopravné riešenie sa bude za obmedzené verejné zdroje realizovať prioritne. Dodatočné náklady na rozšírenie dopravnej prognózy o ďalšie varianty sú v pomere k nákladom navrhovaného projektu nepatrné a ich vynaloženie je nesporne vo verejnom záujme.

V správe o hodnotení sú uvedené požiadavky na str. 382 - 383 aj so „spôsobom riešenia“, v skutočnosti sa deklarovaný spôsob riešenia v uvedených častiach ani inde v správe nenachádza. Konkrétne, z dopravno-inžinierskeho posúdenia s tabuľkovými prílohami je zrejmé, že moje pripomienky z roku 2017 boli reflektované nasledovne:

- 1a - nie
- 1b+c - pravdepodobne nie
- 1d - áno
- 2 - nie
- 3 - nie
- 4 - zdanlivo áno, v skutočnosti nie

Väčšina mojich požiadaviek bola teda ignorovaná, a to bez akéhokolvek zdôvodnenia. Pritom formulácia zo str. 383 správy o hodnotení vytvára zdanie, akoby boli zapracované.

- 5) Upozorňujem tiež na fakt, že správa predpokladá využitie rozhodujúcej časti rúbaniny z tunela Karpaty na prekrytie častí už jestvujúcej diaľnice D2. Takéto riešenie pôsobí na prvý pohľad pôsobivo, lenže nejde o reálne uskutočniteľné riešenie. Išlo by o dobudovanie ďalších niekoľkých kilometrov tunelov. Tie by si okrem materiálu vyžiadali aj značné náklady na výstavbu, technologické vybavenie, prevádzku, údržbu i cyklickú obnovu technológií počas životného cyklu. Išlo by spolu o stovky miliónov eur nákladov navyše, ktoré v predložených nákladoch nie sú zahrnuté a ktorých financovanie

pravdepodobne nebude reálne. Preto odporúčam/ žiadam dopracovať aj iné, menej veľkorysé a dostupnejšie varianty využitia miliónov kubíkov nadbytočnej rúbaniny z tunela Karpaty (napr. do násypov pri rozširovaní D1, protihlukových valov pozdĺž diaľnice D2, príp. iné možnosti).

#### **Záver:**

Dopravno-inžinierske posúdenie predloženého zámeru má popísané i ďalšie závažné nedostatky, ktoré skresľujú aj posúdenia niektorých ďalších vplyvov. Preto žiadam túto časť správy nanovo spracovať v zmysle vyššie uvedených požiadaviek (doručených už v roku 2017). Odporúčam pritom rešpektovať usmernenie ministerstva dopravy pre dopravné modelovanie a tiež požiadavky Ministerstva financií SR na štúdie realizovateľnosti veľkých investičných projektov. Až nadväzne sa dá zrealizovať posúdenie vplyvov zámeru, ktoré závisia aj od vplyvov na dopravu, a tiež urobiť informované rozhodnutie o odporúčanom variante.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavky prezentované v tomto stanovisku sú relevantné a sú akceptované. V októbri 2020 bolo v rámci doplňujúcich informácií k správe o hodnotení spoločnosťou IR DATA spracované odborné posúdenie výhľadovej dopravnej situácie v dotknutom území pre navrhovanú činnosť.*

#### **34. Ing. Roman Morávek, Ing. Zuzana Morávková, Marianka** (list odoslaný dňa 11. 02. 2020)

Pripomienky zasielajú na základe zaslanej správy o hodnotení a všeobecne zrozumiteľného záverečného zhrnutia a verejného prerokovania, konaného dňa 06. 02. 2020 v Marianke. Cit.: „K uvedenému máme nasledovné pripomienky.

1. Výber variantu - pre výstavbu diaľničného obchvatu bolo vypracovaných viacero variantov, pričom zjavne preferované NDS - kou sú len tie, ktoré by mali byť vedené v tesnej blízkosti obytných zón obce Marianky (cca. 120 m vzdušnou čiarou od prvých domov), t.j. by mali najväčší negatívny dopad na život obyvateľov. Všetky ostatné navrhované varianty majú jednoznačne menší negatívny vplyv na obyvateľov, keďže ich trasa sa nevedie popri obytných zónach. Zo zdôvodnenia NDS som nadobudol dojem, že varianty v tesnej blízkosti Marianky preferujú, pretože to je pre nich najjednoduchšie - zdravie občanov Marianky, negatívne vplyvy na obyvateľstvo počas výstavby alebo po nej, resp. ekonomická výhodnosť sú pre nich druhoradé. Majú totiž už vysporiadané pozemky pod plánovanou diaľnicou a popri nej aj pozemok na uskladnenie 5 000 000 m<sup>3</sup> (slovom päť miliónov kubických metrov!!) sutiny/rúbaniny v tesnej blízkosti Marianky. Neverím, že variant V5 s dĺžkou tunela 6 km môže byť ekonomicky menej výhodný ako NDS-kou preferované varianty s tunelom dĺžky 12 km, pričom predpokladaná hustota premávky by bola podľa prezentovaných čísel sotva o 10 % nižšia. Navyše by odpadli negatívne dopady na obyvateľstvo. Žiadam taktiež o vylúčenie variant V1 a V2 z posudzovania, keďže ústie tunela by sa nachádzalo priamo pri obytnej zóne Marianky, neprekryté, cca 120 m od obývaných domov. Takéto riešenie v žiadnom prípade, aj pri osadení protihlukových stien, nemôže spĺňať predpisy a normy z hľadiska exhalátov, prachu a hluku, čo sa opakovane potvrdzuje na iných úsekoch diaľnic a rýchlostných ciest v SR.

2. Negatívny vplyv na život obyvateľov Marianky - plánovaná výstavba tunela by v ideálnom prípade bola 7 rokov (v slovenských pomeroch určite o dosť dlhšie – vid' diaľnica do Košíc). Aj v ideálnom prípade hovoríme o 10 % ľudského života. To nie je o tom, že vydržíme 1/2 roka kým sa vybuduje diaľnica! V tesnej blízkosti Marianky sa má uskladniť 5 miliónov kubických metrov rúbaniny z tunela (prakticky všetka rúbanina z tunela) – to znamená 7 rokov drilovania tunela, 7 rokov nákladiakov, prepravných pásov, dokonca aj 7 rokov betonárky a panelárky v tesnej blízkosti obytnej zóny Marianky a všetko s nepretržitou

prevádzkou! Stále hovoríme o tom, že všetko toto sa bude diať 120 m od prvých domov. Neverím, že toto môže spĺňať normy na hluk a znečistenie ovzdušia. Tu ide o ohrozenie zdravia obyvateľov Marianky a o dlhodobé zníženie kvality života! Z toho dôvodu sme zásadne proti výstavbe tunela v navrhovanom trasovaní pri Marianke. V prípade, že niekto predsa len presadí variant pri Marianke, žiadame o prísne kontinuálne monitorovanie a dodržiavanie všetkých noriem počas celého času výstavby a v prípade ich prekročenia o okamžité zastavenie prác až do nápravy! Takisto žiadame o dodržiavanie nočného kľudu a kľudu počas víkendov a sviatkov! A tak isto aj garanciu, že výstavba sa neoneskorí ani o deň! Prezentované opatrenia NDS typu príspevku na výmenu okien s vyššou hlukovou izoláciou považujem za nemiestny žart. NDS asi predpokladá, že obrábanie záhradky za zvuku vyklápania rúbaniny z nákladných áut a záhradné párty s povinnými traktoristickými slúchadlami na ušiach prispieva k šťastiu obyvateľov.

3. Všetka rúbanina na strane Marianky - nesúhlasíme so žiadnym variantom, kde sa má celá rúbanina z tunela (5 miliónov kubických metrov) vyberať na strane Marianky. Druhá strana tunela nie je zďaleka tak blízko obytných zón. Nevidím preto dôvod, prečo by to nemalo byť opačne, alebo aspoň rozdelené na polovicu - jedna rúra z Marianky, druhá rúra z opačnej strany. Aj zníženie rúbaniny o polovicu značným spôsobom zníži negatívne dopady (viď bod 2). Okrem toho podľa vyjadrenia NDS je táto rúbanina výborným stavebným materiálom. To znamená, že aj po ukončení tunela budú nákladné autá nakladať a odvážať rúbaninu ďalších 30 rokov! Ďakujeme, nie!! Toto je ďalší dôvod na zamietnutie akejkoľvek varianty s trasovaním tunela v blízkosti Marianky!

4. Svätá studňa - Marianka je pútnické miesto z dôvodu prítomnosti svätého prameňa. Aj z tohto dôvodu bol značný čas počas verejného prerokovania v Marianke venovaný možnému negatívnemu vplyvu výstavby tunela na výšku podzemných vôd v okolí Marianky. Záver bol, že doteraz uskutočnené merania sú nedostatočné. Taktiež bolo jednoznačne povedané, že trasovanie tunela zasahuje do spádovej oblasti podzemných vôd Marianky a aj akékoľvek dodatočné merania nezaručia, že výška podzemných vôd sa nezmení a že svätý prameň neprestane tiecť. Aj keď NDS sľúbila, že v prípade stáleho zníženia podzemných vôd budú postihnutí odškodnení vybudovaním verejného vodovodu, predpokladám, že pre svätý prameň to dostatočné nebude. Zostáva nám len modliť sa? Kto bude zodpovedný, ak z dôvodu výstavby tunela prestane svätý prameň tiecť? Toto je taktiež jeden z podstatných dôvodov, prečo vylúčiť všetky varianty s trasovaním tunela v blízkosti Marianky!

5. Exhaláty z premávky tunela - Všetky exhaláty z 12 km tunela budú vyvádzané zo západného portálu v tesnej blízkosti Marianky, pričom prevládajúce veterné prúdenie ich bude viať priamo do obytnej zóny Marianky. Napriek ubezpečeniu NDS neveríme tomu, že nedôjde k vysokej koncentrácii exhalátov v ovzduší, prekračovaniu noriem a výraznému zhoršeniu životného prostredia (ovzdušia) v obývanej obci. NDS pri obhajovaní ekonomickej rentability 12 km tunela tvrdila, že očakáva ešte vyššiu vyťaženosť tunela ako bolo uvedené v EIA. To znamená, že buď bude tunelom prechádzať menej áut a v tom prípade je výstavba tunela ekonomicky nerentabilná, alebo bude tunel oveľa viac vyťažený a my, obyvatelia Marianky, sa udusíme exhalátmi! Ďalší dôvod prečo vylúčiť všetky varianty s trasovaním tunela v blízkosti Marianky!

**Záver:** Ako vyplýva zo všetkých našich pripomienok, ako aj z pripomienok vznesených obyvateľmi Marianky počas verejného prerokovania, jednoznačne nesúhlasíme s trasovaním tunela v blízkosti našej obce a dôrazne žiadame o zohľadnenie všetkých našich pripomienok.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je viac menej subjektívnym názorom jeho autora na mnoho problémov súvisiacich s prípravou tohto zámeru. Tak ako je uvedené v závere stanoviska vyjadruje nesúhlas s umiestnením posudzovaného úseku D4 v blízkosti obce Marianka, resp.*

požaduje splnenie všetkých „našich“ pripomienok, aj keď ich necituje.

**35. RNDr. Milan Hudeček, CSc., Bratislava (list zo dňa 10. 02. 2020)**

Žiada o vyradenie variantov V1 a V2 z posudzovania vzhľadom na neprijateľný vplyv na obývané oblasti.

*Vyjadrenie MŽP SR: Varianty V1 a V2 budú vyradené samotným procesom EIA z ďalšej prípravy. Pripomienku nemožno považovať za relevantnú.*

**36. Ing. Arch. Ivan Jarina, Mgr. Anna Maria Jarina, Marianka (list zo dňa 11. 02. 2020)**

Cit.: „Ako obyvatelia Marianky a autori architektonického konceptu revitalizácie areálu Kaplnky Svätej studne v Marianke žiadame aby MŽP vydalo negatívne stanovisko k navrhovanej EIA.

**Zdôvodnenie:**

1. Nezapracovanie všetkých faktorov definovaných v Zákone č. 24/2006 Z. z. a ich vzájomných vplyvov medzi sebou.

Zákon č. 24/2006 Z. Z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v paragrafe §3 uvádza: „vplyv na životné prostredie je akýkoľvek priamy alebo nepriamy vplyv na životné prostredie vrátane vplyvu na zdravie ľudí, flóru, faunu, biodiverzitu, pôdu, klímu, ovzdušie, vodu, krajinu, prírodné lokality, hmotný majetok, kultúrne dedičstvo a vzájomné pôsobenie medzi týmito faktormi." Sme názoru, že predložené hodnotenie EIA neposúdilo vôbec, alebo v dostatočnom rozsahu požadované podľa zákona všetky osobitne špecifikované v paragrafe §3 faktory životného prostredia - hlavne neposúdilo vplyv na kultúrne dedičstvo - chránenú pamiatkovú zónu v obci Marianka.

2. Neboli rovnocenne hodnotené všetky varianty trasovania D4 v posudku EIA narušenie objektivity posudzovania - podozrenie o názorovú manipuláciu. Na verejnom prerokovaní v Marianke 6.2.2020 spracovateľ posudku EIA predstavil verejnosti variant V3a - ako variant odporúčaný - v závere svojho hodnotenia. Spracovateľ posudzoval aj varianty V1-V3, ktoré vyhodnotil negatívne a zároveň informoval verejnosť, že sa rozhodol nezaradiť do rovnocenného posudzovania ostatne trasy tunela (V4, V5 a V6), ktoré sú v úvode hodnotenia vyznačené, čím porušil podľa nášho názoru základný princíp posudzovania vplyvov na ŽP a znemožnil bez adekvátnych dôvodov rovnocenne posúdenie vplyvov všetkých navrhnutých trás na životné prostredie, čím porušil podľa nášho názoru základné princípy 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).

3. Nedostatočne posúdenie nežiadúceho ovplyvnenia kvality a kvantity podzemných vôd v súvislosti so zachovaním kultúrneho dedičstva pamiatkovej zóny obce Marianka. Odporúčaný variant trasovania D4 – V3a v predloženom posudzovaní EIA sa nachádza v blízkosti obce Marianka, najstaršieho pútnického miesta na Slovensku, ktorého vznik má priamy súvis s nachádzajúcim sa v údolí prameňom - dnes známym slovenskej verejnosti pod názvom Svätá studňa. Na mieste, kde pramení stojí od roku 1696 Kaplnka zázračnej studne, ktorá je Národnou kultúrnou pamiatkou č. 457/1. V Mariánskom údolí sa nachádza jedna zo 14. Bazilík minor na Slovensku - Bazilika Narodenia Panny Márie, ktorá bola vybudovaná v roku 1377 - je zaevidovaná v zozname NKP pod číslom 454/2. Celkovo

v Marianke sa nachádza 16. Národných kultúrnych pamiatok, ktoré vznikli vďaka objaveniu prameňa a sú spojené s kresťanskou tradíciou našej krajiny.

Hodnotenie EIA sa odvoláva na hydrogeologický posudok, ktorý bol spracovaný v obmedzenom rozsahu – máme za to, že bol nedostatočný pre vylúčenie situácie, že kvalita alebo kvantita vody v Svätej studni môže byť ovplyvnená výstavbou diaľnice v tak tesnej blízkosti svätého údolia v Marianke. Prepojenie trasy tunela s infiltračnou a kumulačnou časťou sv. studne bolo preukázané už v realizovanej orientačnej etape prieskumu (Klúz Et.AI.2015).

Nakoľko hydrogeologický posudok (Klúz Et. A1.2019) nepreukázal vylúčenie negatívneho vplyvu trasy tunela na prameň Svätej studne, naopak – uvažuje s poklesom hladiny spodných vôd a tým zánikom jedinečného prameňa Sv. studne - sme presvedčení, že nestačí len zmeniť technológiu výstavby tunela, ale je nevyhnutné zmeniť jeho trasovanie, nakoľko verejný záujem výstavby diaľnice stojí v hrubom rozpore s verejným záujmom záchranný kultúrneho dedičstva našej krajiny. Žiadame o doplnenie stanoviska Arcibiskupského úradu v hodnotení EIA, ktorý nebol oslovený v tak dôležitej záležitosti v rámci širších súvislostí.

4. Nedostatočne posúdenie vplyvov seizmických a tektonických zmien počas a po výstavbe diaľnice D4 na trase V3a v súvislosti s ochranou kultúrneho dedičstva pamiatkovej zóny obce Marianka.

Pamiatková zóna obce Marianka sa nachádza vo vzdialenosti menšej ako 1200 m od vstupného portálu plánovanej trasy V3a tunela. Podľa IGHP bude vystavená rizikom otrasov pri výstavbe, ktoré môžu spôsobiť statické poruchy na pamiatkových objektoch.

Požadujeme nezávislý IGHP, ktorý vylúči statické poruchy pamiatok. Požadujeme doplniť stanovisko KPÚ (Krajského Pamiatkového úradu), ktorý nebol priložený v správe o hodnotení – čím nebola splnená požiadavka posúdenia vzájomných vplyvov – v tom prípade vplyvu výstavby na ochranu kultúrneho dedičstva.

5. Nezohľadnenie objektívnym spôsobom finančnej efektivity a zmysluplnosti využiteľnosti jednotlivých tras.

Nulté okruhy väčšiny európskych miest riešia tak tranzitnú, ako aj radiálnu dopravu. Plánovane trasovanie V3a diaľnice D4 je prioritne nastavené na tranzitnú dopravu. V súčasnosti ešte neurbanizovaný úsek pri Lamači medzi krematórium a Záhorskou Bystricou z neznámych nám dôvodov je vylúčený z posudzovania pod zámienkou budúceho rozvoja mesta Bratislava - čím sa - podľa nášho názoru - uprednostňuje developerské záujmy (rozvoj územia pri Bory Mall) nad záujmom o objektívne vyhodnotenie EIA. Trasovanie D4 – vo variante V3a sa plánuje realizovať v blízkosti 150 m od existujúcej výstavby v obci Marianka a 1200 m od pamiatkovej zóny, čím sa nenávratne zničí charakter tohto miesta, ktoré ako kultúrne dedičstvo nie je dostatočne chránené v hodnotení EIA pred znehodnotením a následným zánikom.

Žiadame o posúdenie trasy D4 bližšie k Bratislave v záujme vyššieho dopravného využitia a možnosti združenia investícií s mestskou dopravou, alebo v prípade, že ste za to, že treba riešiť hlavne tranzitnú dopravu – žiadame ju odkloniť až k Malackám. Žiadame dôkladne preverenie účelnosti vynaloženia verejných prostriedkov pre D4 ako taký, za účelom zefektívnenia komplexného využitia verejných financií z plánovaným rozpočtom cca 1 mld. €

## **ZÁVER**

Spájame sa názorovo so všetkými pripomienkami k EIA, ktoré predkladá vo väčšej



komplexnosti obec Marianka v svojom stanovisku zo dňa 10.2.2020.

Požadujeme, aby hodnotiteľ 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 zabezpečil vytvorenie interdisciplinárneho tímu hodnotiteľov - expertov z oblasti pamiatkovej ochrany, geotechniky, razenia podzemných diel. inžinierskej geológie a hydrogeológie, dopravy vzduchotechniky, hlukovej a emisnej záťaže, ochrany prírody a krajiny a posúdenia zdravia obyvateľstva, turizmu atď..

Sme presvedčení že neexistuje žiadna kompenzácia škôd negatívneho vplyvu na zdravie ľudí, flóru, faunu, biodiverzitu, pôdu, klímu, ovzdušie, vodu, krajinu, prírodné lokality, hmotný majetok a kultúrne dedičstvo vzhľadom na zložitú vzájomnú pôsobnosť medzi týmito faktormi v odporúčanom variante trasovania V3a a V3.

Preto žiadame MŽP o vydanie negatívneho stanoviska k navrhovanej EIA. Žiadame o opätovné zváženie možnosti iného trasovania D4.

Sme názoru, že kultúrne prostredie sa považuje za životné prostredie človeka v rovnakej miere ako iné posudzované v EIA faktory.

Sme názoru, že neboli v dostatočnom potrebnom rozsahu vyhodnotené všetky relevantne vzájomne vplyvy výstavby a prevádzky tunela v trase V3a - okrem už nami menovaných.

Žiadame nezávislé posúdiť vplyv akustiky, estetického vizuálneho zdevastovania krajiny počas výstavby a po výstavbe, na zmenu charakteru pamiatkovej zóny v obci Marianka, ktorá okrem svojho sakrálneho významu, slúži Bratislavčanom ako miesto rekreácie a tvorí „zelené pľúca Bratislavy“.

Žiadame uprednostnenie verejného záujmu - ochrany kultúrneho dedičstva (pamiatkovej zóny v obci Marianka) nad verejným záujmom - výstavbou diaľnice D4 na danej - odporúčanej v EIA - trase V3a, V3.

Predložené hodnotenie EIA považujeme za neobjektívne a nepostačujúce.“

*Vyjadrenie MŽP SR: V stanovisku je vyslovený nesúhlas s mnohými predloženými závermi v správe o hodnotení a stanovisko považuje správu o hodnotení za neobjektívnu a nepostačujúcu. Požadujú od MŽP SR aby vydalo negatívne stanovisko k navrhovanej činnosti. V závere sa autori názorovo stotožňujú so všetkými pripomienkami k procesu EIA, ktoré predkladá vo väčšej komplexnosti obec Marianka vo svojom stanovisku zo dňa 10. 02. 2020. Pre ich relevantnosť a odporúčanie zaradenie k opatreniam pre vybraný variant navrhovanej činnosti platí, ako je uvedené vo vyjadrení MŽP SR pri stanovisku obce Marianka.*

### **37. Zora Statelová, Marianka (list zo dňa 11. 02. 2020)**

Pani Statelová zasiela k správe o hodnotení nasledovné pripomienky, cit.:

1. **„HYDROGEOLOGICKÝ PRIESKUM - PRIPOMIENKA:** Hydrogeologický prieskum nie je dostatočný (podrobné dôvody nižšie uvedené v odôvodnení na základe skutočnosti) pre posúdenie vplyvov a dopadov na stavbu tunela D4 v zmysle zákona 24/2006. Požadujem aby MŽP neschválilo Správu o hydrogeologickom prieskume a požadovalo od Objednávateľa opätovné dopracovanie a zrealizovanie podrobnejšieho hydrogeologického prieskumu. Je nevyhnutné doplniť prieskumné práce a dokumentáciu EIA dopracovať tak, aby obsahovala kompletne 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. Posúdenie žiadam 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).

### **Odôvodnenie:**

Metodika a rozsah geologického prieskumu nezrejmiť hydraulické podmienky v komplikovanej geologickej štruktúre na úrovni potrebnej pre objektívne posúdenie možného vplyvu tunela (počas výstavby i prevádzky) na režim podzemnej vody. Z prieskumu vyplýva že trasa tunela Diaľnice D4 prechádza veľmi heterogénnym prostredím, tektonicky značne exponovaným, čo podmieňuje lokálne vysoké zvodnenie hodnoteného masívu s výskytom významnejších vodných zdrojov. Tieto slúžia ako zásoby vôd pre Marianku - u niektorých obyvateľov ako jediný zdroj vody. V obci Marianka je niekoľko ulíc s rodinnými domami, kde nie je vybudovaný verejný vodovod a obyvatelia sú odkázaní na vodu zo studní. Vypracovaná správa má podľa Zákona 24/2006, §2, písmeno b) zistiť, opísať a vyhodnotiť priame a nepriame vplyvy navrhovaného strategického dokumentu a navrhovanej činnosti na životné prostredie. Predmetná správa úplne opomenula okrem iných ďalších aj vyššie uvedený fakt, neurobila prieskum o vodných zdrojoch využívaných ako jediný zdroj vody - studne v Marianke, nevykonávala merania (hladiny vôd v týchto studniach a ich výdatnosť). Akoby tento fakt neexistoval (potom môžeme ťažko dokázať vplyv stavebnej činnosti na tieto studne), čo je závažné pochybenie pre objektívne posúdenie dopadov činnosti na životné prostredie a obyvateľstvo. Správa ovplyvnenie hladiny vôd v studniach v Marianke opísala všeobecne, so zameraním na monitorovanie Svätej studne. Autori nezískali dostatočné podklady na objektívne posúdenie tak ako predpisuje zákon. Správa sa zaoberá niekoľkými scenármi, od scenára že voda nepoklesne až po scenár že hladina spodnej vody v Svätej studni klesne o 4 metre. Zhodnotený scenár sám autor pokladá za nereálne. Z hydrogeologickej správy vyplýva, (citujem) že podzemné vody štruktúry sú navzájom hydraulicky prepojené, preto akýkoľvek umelý zásah do ich prirodzeného režimu sa musí prejavíť v jej ostatných častiach. Ďalej 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 záver ale sa v správe dočítame, že pokiaľ sa bude raziť metódou TBM k poklesu hladiny vodu nedôjde. Tieto dve stanoviská si odporujú, a pokles hladín vody činnosťou nie je dostatočne preskúmaný a autori neurčili dostatočne opatrenia podľa §2, písm. d). Zákona 24/2006. Tvrdenia o neovplyvnení vodných zdrojov bez realizácie technických prác (vrtné práce, čerpanie a stopovacie skúšky) sú irelevantné.

Hydrodynamické skúšky boli lokalizované iba v západnej časti trasy tunela. 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 súčasne 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 štúdiu) neboli prieskumné vrty ani v jednom prípade umiestnené v týchto miestach, čím neboli overené ich hydraulické vlastnosti. 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 odborne ničím podložené.

Uvedený prieskum neposkytol dostatočný súbor podkladov pre kalibráciu matematického modelu. Predložená štúdia obsahuje veľa argumentov, bez ich udania do vzájomnej súvislosti. V dokumentácii sa nenachádzajú žiadne informácie o kalibrácii a verifikácii matematického modelu. Tunel prechádza cez mnoho tektonicky porušených zón. V modeli je však zahrnutá iba jedna zóna. Na základe uvedených skutočností možno matematický model (bez kalibrácie a verifikácie) považovať len ako orientačný, bez overenia jeho schopnosti reprodukovať správanie sa prírodného prostredia. To znamená že predikované vplyvy môžu byť rádovo (aj 10 až 100 násobne) väčšie, alebo menšie, ako prezentované v dokumentácii.

Pre stavbu takéhoto významu pri už známom fakte o narušení hydrogeologických pomerov pri plánovanej činnosti a v čase dnešných extrémnych klimatických zmien sú úplne nepostačujúce pre zistenie skutočných dopadov. Matematické modelácie nemali dostatočné množstvo vstupných informácií z meraní.

Takisto na nedostatočnosť hydrogeologického prieskumu poukazuje aj spracovateľ RNDr. Peter Barančok, CSc. – BIO-ECO, Bratislava, v správe o posúdení vplyvov NATURA 2000, kde poukazuje (citujem):

Doteraz realizovaný inžinierskogeologický, hydrogeologický a hydrologický prieskum (KLÚZ A KOL., 2015: Technická štúdia a orientačný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre stavbu diaľnice D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica) neriešil dostatočne problematiku zmien vodného režimu v tokoch významných z hľadiska výskytu raka riavového, na základe ktorého by bolo možné tieto vplyvy jednoznačne vyhodnotiť. Z výsledkov orientačného IGHP vyplýva viacero neurčitostí, na základe ktorých môže navrhovaná činnosť razenia tunela nepriamo, prostredníctvom zmeny množstva vody, ovplyvňovať viaceré lokality výskytu raka riavového v hornom toku Vydrice a jej prítokoch. 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. Konečný výber manipulácie s odpadovými vodami je závislý aj od ich celkového množstva (jeho stanovenie z predloženého modelu nie je z vyššie uvedených dôvodov za reprezentatívne a vierohodné). Pri odvádzaní odpadových vôd bol hodnotený iba ich vplyv na prítoky Šurského kanála. Posúdenie žiadam 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). Taktiež poukazujem na nedostatočnosť doplnkovej správy IGHP z novembra 2019. Ako vstupy boli použité hydrogeologické preskúmanosti (rôzne odborné publikácie z rokov od 1958 po 1999), čo je nedostatočné. V stanovisku Výskumného ústavu vodného hospodárstva, ktorý bol o posúdenie možného ovplyvnenia kvantitatívno-kvalitatívnych parametrov na útvary podzemných vôd a možný vplyv prevádzky navrhovanej činnosti požiadanej (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).

Správa uvádza, že Vzhľadom na rozhodnutie objednávateľa prieskum realizovali bez technických prác s aplikáciou hydrogeologických, hydrochemických a hydrologických metód, ktoré spočívali v preštudovaní archívnej geologickej dokumentácie a štúdiu reliéfu. Poskladaný priestorový model napriek odchýlkam od východiskových predpokladov autori považujú za vhodný nástroj pre riešenie úloh v danej etape, s čím nesúhlasím. Pokiaľ sa v tomto štádiu EIA neurobí zodpovedný (nie orientačný) hydrogeologický prieskum, kde pre priestorový model budú použité reálne údaje z terénnych prieskumov, nemôžu byť seriózne spracované reálne dopady na zásoby spodných vôd pri realizácii plánovaných činností.“

Vyjadrenie MŽP SR:

*Namietaný hydrogeologický prieskum, resp. záverečná správa – 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.). 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 – Vyhlášky 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), Volavec) 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.*

- 2. „POSÚDENIE VPLYVOV - NATURA 2000 - PRIPOMIENKA:** Správa nie je dostatočná (podrobné dôvody nižšie uvedené v odôvodnení na základe skutočností) pre posúdenie vplyvov a dopadov na stavbu tunela D4 v zmysle zákona 24/2006. Požadujem aby MŽP neschválilo Správu o posúdení vplyvov NATURA 2000 a požadovalo od Objednávateľa opätovné dopracovanie a zrealizovanie podrobnejšieho dlhodobého terénneho prieskumu. Je nevyhnutné doplniť prieskumné práce a dokumentáciu EIA dopracovať tak, aby obsahovala kompletné podklady z ročného terénneho prieskumu. Správa samotná poukazuje na nedostatočné vstupné údaje. 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 priamom rozpore so zameraním procesu EIA. Vzhľadom na vyššie uvedené informácie v tejto správe mám zato, že dĺžka trvania jún až september na prieskum v teréne je nedostatočná na preskúmanie v zmysle zákona 24/2006 pre posúdenie vplyvov a dopadov stavby tunela D4 v zmysle zákona. Taktiež nedostatočný hydrogeologický prieskum na ktorý upozorňuje autor mu neumožnil reálne vyhodnotiť vplyvy. Požadujem aby MŽP neschválilo Správu o posúdení vplyvov

NATURA 2000 a požadovalo od NDS opätovné dopracovanie a zrealizovanie ročného prieskumu. Správa sa nevysporiadala s dopadmi na raka riavového a so stavebným dvorom v blízkosti hniezdenia včelárika zlatého.

### **Odôvodnenie:**

Správa uvádza, že základné informácie o výskyte druhov a biotopov v sledovanom území boli spracovateľovi primeraného posúdenia poskytnuté pracovníkmi Správy CHKO Malé Karpaty a Správy CHKO Záhorie. Ako podklad pre primerané posúdenie boli využité publikované články, literatúra a iné dostupné údaje zo sledovaného územia a jeho okolia (HEGEDUŠOVA, ŠKODOVÁ, 2006; PUCHALA, 2016, KUČERA, 2017). Tieto údaje slúžili ako podklad pre terénny prieskum dotknutých zložiek prírodného prostredia. Správa ďalej uvádza, že:

- Terénny prieskum pre primerané posúdenie sa realizoval v období jún až september 2018. Toto obdobie nie je celkom vhodné na zachytenie celého spektra druhov flóry a fauny vyskytujúceho sa v sledovanom území. Súčasne proces prieskumov a získavania terénnych dát významným spôsobom ovplyvnil aj priebeh počasia a celkový stav klimatických faktorov v danom období (hlavne pomerne teplé a suché obdobie prejavujúce sa na vývine vegetácie a významne ovplyvňujúce ontogenetický vývin niektorých druhov fauny).
- Obdobie prieskumov a dĺžka ich trvania sa môže pri niektorých druhoch flóry a fauny javiť ako nedostačujúce, z ktorého následne by mohli vyplynúť určité neurčitosti alebo nedostatky v informáciách vstupujúcich do procesu primeraného posúdenia
- V priebehu prieskumov vo vyššie uvedenom období bolo možné identifikovať všetky typy biotopov aj keď pri fytoecologickom snímkaní už nebolo možné zaznamenať jarne efemérne druhy a vzhľadom na suché teplé počasie aj niektoré „skoroletné“ druhy. Pre sledovanie výskytu druhov flóry, ktoré sú predmetom ochrany v dotknutých územiach Natura 2000, bolo dané obdobie prieskumných prác vyhovujúce.
- Podrobné prieskumy flóry a fauny akéhokoľvek územia je vhodné realizovať minimálne počas celého jedného roka. Na základe skúseností z iných prieskumov sa ako optimálne obdobie prieskumov javí obdobie až troch rokov, kedy je možné s určitosťou zaznamenávať aj druhy, ktorých cyklus vývinu (napr. vajíčka - larvy - dospelé imágo) je viacročný, alebo ich vývin je závislý od klimatických faktorov a v niektorom roku nemusia byť pre ich vývin optimálne podmienky.
- Najvýznamnejší stupeň neurčitosti hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti výstavby Diaľnice D4 v úseku Rača - Záhorská Bystrica na predmet ochrany v dotknutých územiach Natura 2000 je pri hodnotení vplyvu výstavby tunela Karpaty na lokality výskytu raka riavového (*Austropotamobius torrentium*) v dotknutom území. Neurčitosti však vyplývajú z nedostatočných informácií o možnom nepriamom ovplyvnení prostredníctvom zmien vodného režimu dotknutých lokalít a zmien v prietokoch vody v dotknutých tokoch, kde sa rak riavový vyskytuje.
- Doteraz realizovaný inžinierskogeologický, hydrogeologický a hydrologický prieskum (KLÚZ A KOL., 2015: Technická štúdia a orientačný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre stavbu diaľnice D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica) neriešil dostatočne problematiku zmien vodného režimu v tokoch významných z hľadiska výskytu raka riavového, na základe ktorého by bolo možné tieto vplyvy jednoznačne vyhodnotiť.
- Nateraz spracovateľovi primeraného posúdenia nebola poskytnutá navrhovateľom alebo spracovateľom Správy o hodnotení žiadna ďalšia dokumentácia riešiacia danú problematiku, ktorej spracovanie bolo dané aj v Rozsahu hodnotenia č. 2349/2017-1.7/ rs vydaného k predmetnej stavbe (špecifické podmienky, bod 2.2.4 alebo 2.2.12).“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky k spracovaniu Primeraného posúdenia sú z časti relevantné. Je potrebné spracovať aktualizáciu Primeraného posúdenia na územia sústavy*

*Natura 2000 na základe nielen podrobného prieskumu druhu raka riavového (Austropotamobius torrentium), ale aj ostatných predmetov ochrany. Návrhu potrebných opatrení zapracovať do projektu prednostne už pred spracovaním aktualizácie.*

*Pripomienky sú v kontexte s ostatnými zapracované do podmienok pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

*Menované nedostatky nemajú vplyv na výber optimálneho variantu.*

3. **„ROZPTYLOVÁ ŠTÚDIA - PRIPOMIENKA:** Správa je nedostatočná pre posúdenie vplyvov a dopadov na stavbu tunela D4 a hlavne počas výstavby v zmysle zákona 24/2006. Požadujem aby MŽP neschválilo Rozptylovú štúdiu a požadovalo od Objednávateľa opätovné dopracovanie správy po zrealizovaní podrobnejšieho dlhodobého merania znečisťujúcich látok v ovzduší v záujmovom území aj vzhľadom na SZ vetry ktoré budú rozptyľovať znečistenie smerom na zástavbu v Marianke. Je nevyhnutné doplniť údaje reálnymi meraniami a dokumentáciu EIA dopracovať tak, aby obsahovala kompletne podklady. Správa samotná poukazuje na nedostatočné vstupné údaje. 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. Nedá sa seriózne porovnávať stav pred zahájením danej činnosti a po jej dokončení, keď neboli robené emisné merania priamo v dotknutej oblasti, výstupy dopadov sa takto ani nemôžu priblížiť reálnym dopadom, ktoré budú pri prevádzkovaní.

#### **Odôvodnenie:**

Rozptylová štúdia sa zoberá dopadmi na životné prostredie počas prevádzky a vôbec nerieši obdobie počas niekoľkoročnej výstavby na životné prostredie a obyvateľstvo hlavne pri západnom portáli (tu rozptyl rieši len správa o nakladaní s rúbaninou). Obyvatelia Marianky majú domy cca 150 m od hlavného stavebného dvora, kde má byť trvalá depónia vyrazenej horniny na ploche 450 000 m<sup>2</sup>, teda manipulácia s ňou. Má sa drviť a triediť, nakladať a odvážať o objeme od 3 do 5 miliónov m<sup>3</sup>. Taktiež tu má byť postavená Betonárka a Fabrika na výrobu prefabrikátov so skladovou plochou 165 00 m<sup>2</sup>. V súlade so znením článku 45 Ústavy Slovenskej republiky a zákona o ochrane zdravia obyvateľstva pred znečisťujúcimi látkami požadujem dopracovať rozptylovú štúdiu aj počas výstavby.

Základným východiskom pre hodnotenie kvality ovzdušia na Slovensku sú výsledky meraní koncentrácií znečisťujúcich látok v ovzduší, ktoré realizuje Slovenský hydrometeorologický ústav na stanicích Národnej monitorovacej siete kvality ovzdušia (NMSKO). V záujmovom území nie je umiestnená žiadna meteorologická stanica a 4 stanice sú v Bratislave a nie je možné ich použiť priamo pre hodnotenie kvality ovzdušia v Marianke a v CHKO Malé Karpaty kde sú umiestnené vetracie šachty.

Určenie súčasnej úrovne znečistenia vykonáva SHMÚ z údajov NMSKO prostredníctvom matematického modelovania. To znamená že všetky vstupné údaje sú z čiste teoretického namodelovania. Modelovanie zaťažnosti územia časticami PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> v rámci SR je náročné pre vysoký stupeň neurčitosti vstupných emisných údajov (suspensia a resuspensia minerálnych častíc, elementárny a organický uhlík, sekundárne častice, častice biologického pôvodu a fugitívne emisie). Podľa výsledkov modelovania sú na väčšine územia juhozápadného Slovenska dosahované priemerné ročné koncentrácie PM<sub>10</sub> 20 - 30 ug/m<sup>3</sup>, v masíve Malých Karpát 15-20 ug/m<sup>3</sup>. Koncentráciu PM<sub>2,5</sub> odhadujeme na úrovni 18 ug/m<sup>3</sup>. Pokiaľ spracovateľ štúdie nebude pracovať s reálnymi meraniami v záujmovom území za rôznych rozptylových podmienok a do modelovania nedá relevantné údaje, nedá sa považovať takáto štúdia nie je dostatočná pre posúdenie vplyvov a dopadov na stavbu tunela D4 v zmysle zákona 24/2006 a je v rozpore so zameraním procesu EIA. Taktiež musí byť NDS aj spracovateľovi zrejme, že najväčšie znečistenie bude počas výstavby tunela prachovými časticami ako aj z nákladnej dopravy a stavebných strojov.

Vzhľadom na vyššie uvedené nedostatky správy Nemôžem súhlasiť so záverom rozptylovej štúdie z ktorej vyplýva, že obyvatelia v okolí plánovanej trasy diaľnice D4 Rača - Záhorská Bystrica nebudú ovplyvňovaní nadmernými imisiami z prevádzky diaľnice.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky uvedené k rozptylovej štúdii nie sú relevantné. V rámci rozptylových štúdií spracovaných v doterajšom priebehu pre navrhovanú činnosť je uvažované aj obdobie výstavby. V rámci doterajšieho spracovania projektu sú spracované:*

- *Rozptylová štúdia pre obdobie prevádzky „Diaľnica D4 Rača - Záhorská Bystrica“ pre účely posúdenia vplyvov na životné prostredie v procese EIA (Enviconsult s.r.o., RNDr. Ivan Pirman, november 2019).*
- *Emisná štúdia „Diaľnica D4 Rača - Záhorská Bystrica“ pre účely posúdenia vplyvov na životné prostredie v procese EIA, v stupni Technická dokumentácia (Tarosi c.c., s.r.o., september 2015).*
- *Emisné posúdenie pre narábanie s rúbaninou pre projekt „Diaľnica D4 Rača - Záhorská Bystrica“ (Avekol, Ing. Seibert, Ing. Kateřina Zemanová, november 2019).*

*Uvedené je považované za dostatočné.*

4. **„AKUSTICKÁ ŠTÚDIA - PRIPOMIENKA:** Správa nie je dostatočná. Požadujem 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 objektivizáciu 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. Správa je nedostatočná pre posúdenie vplyvov a dopadov na stavbu tunela D4 a hlavne počas výstavby v zmysle zákona 24/2006. Požadujem aby 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.

#### **Odôvodnenie:**

V kapitole 2 je uvedené, že hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti na hlukovú záťaž v záujmovom území stavby je urobené v súlade so znením zákona NR SR Č.355/2007 Z. z. a vyhlášky MZ SR Č. 549/2007 Z. z.. Údaje uvedené v Akustickej štúdii nezodpovedajú uvedenému tvrdeniu. 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 štúdii je urobené hodnotenie vplyvu hluku z navrhovanej činnosti na hlukovú záťaž v dotknutom vonkajšom chránenom prostredí nesprávne, v rozpore s uvedenou legislatívou, hodnotenie. V Akustickej štúdii 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 štúdii. 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 štúdii nie sú uvedené údaje, ktoré bližšie popisujú, pre aké podmienky bola predikcia robená. Chýbajú meteorologické podmienky. V dotknutom území pri západnom portáli, 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 Marianka, aj v súlade so schváleným územným plánom obce). V Akustickej štúdii 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 štúdii je uvedený, 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 štúdii, 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 priľahlého vonkajšieho prostredia, neboli prekročené PH uvedené vo vyhláske 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 štúdii, 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 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 pôsobenia akého zdroja zvuku je vizualizácia hladín prezentovaná, cestná doprava po D4, je úplne nezmyslene 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 deklarovánú metodiku výpočtu, v takejto vzdialenosti od zdroja zvuku, nie je možné určiť s deklarovanou neistotou.

Požadujem:

- 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 Marianka;
- 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.
- 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.
- aby variant V1, V2, V3a nebol odporučený.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky a následné požiadavky uvedené k hlukovej štúdií sú z časti relevantné. V rámci správy o hodnotení bolo prezentovaných niekoľko hlukových štúdií, z ktorých každá má určité nedostatky, resp. možno jej niečo vyčítať. Sú to: Hluková štúdia – Protokol N15\_015 pre stupeň – technická štúdia; Hluková štúdia D4 úsek Ivanka sever – Rača, DSP; Hluková štúdia – Správa N19\_037 pri narábaní s rúbaninou; Akustická štúdia – Protokol A\_223\_2019 po uvedení úseku D4 do prevádzky; Akustická štúdia – Protokol A\_062\_2021, Doplnujúce údaje k Protokolu A\_223\_2019. MŽP SR zároveň konštatuje, že tieto nedostatky nemajú zásadný vplyv na výber optimálneho variantu. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie je potrebné vypracovať novú hlukovú štúdiu v potrebnom detaile, ktorá bude vypracovaná v zmysle platnej legislatívy a odporúčacích predpisov. Požiadavky sú rešpektované a v primeranej forme zahrnuté do opatrení pre odporúčaný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

5. **„PRIESKUM BIOTOPY - PRIPOMIENKA:** Správa nie je dostatočná. Požadujem doplniť alebo prepracovať predloženú štúdiu. Požadujem aby MŽP neschválilo túto štúdiu a požadovalo od Objednávateľa riešenie dole uvedených problémov v odôvodnení. Dopady na biotop v CHKO A CHVU boli hodnotené známku -1, ako mierne negatívne vplyvy, čo nemôže byť relevantné tak veľkým zásahom v chránenej oblasti NATURA 2000, kde dôjde k vyrúbaniu viac ako 9 ha lesa. Nie je zrejmé koľko hektárov ktorých drevín budú sanované ani čím budú nahradené a nie je vyčíslená spoločenská hodnota stromov a nie sú riešené dopady. Súčasne Dendrologická správa rieši len dreviny na východnom a západnom portáli tunela. Správa vôbec nerieši dopady počas výstavby a opatrenia, nerieši biotop v miestnej časti Podgajské v k.ú. Mást I, kde bude stavebný dvor na niekoľkých hektároch. Nerieši dopady na možné jaskynné útvary.

#### **Odôvodnenie:**

Základné informácie o výskyte druhov a biotopov v sledovanom území boli spracovateľovi poskytnuté pracovníkmi Správy CHKO Malé Karpaty a Správy CHKO Záhorie. Ako podklad pre primerané posúdenie boli využité publikované články, literatúra a iné dostupné údaje zo sledovaného územia a jeho okolia (Hegedúšová, Škodová, 2006; Puchala, 2016, Kučera, 2017). Jednotlivé publikované zdroje informácií a literatúra sú uvedené v prehľade literatúry na konci tejto štúdie. Tieto údaje slúžili ako podklad pre terénny prieskum dotknutých zložiek prírodného prostredia. Terénny prieskum sa realizoval len od mája do septembra 2018. Sám autor udáva, že „Obdobie prieskumov a dĺžka ich trvania sa môže pri niektorých druhoch flóry a fauny javiť ako nedostačujúce, z ktorého následne by mohli vyplývať určité neurčitosti alebo nedostatky.“ Podklady čerpal aj z nedostatočnej štúdie NATURA 2000. Pri fytoecnologickom snímkaní už nebolo možné zaznamenať jarné efemérne druhy a vzhľadom na suché teplé počasie aj niektoré „skoroletné“ druhy. Na západe považujeme za najvýznamnejší, hodný zachovania, fytoecnologicky síce nevyhranený ale s potenciálom vývoja smerom ku Ls 1.2 biotop v miestnej časti Podgajské v k.ú. Mást I, predstavuje biotop v nepriaznivom stave ako

fragment značne zmenený. Nachádza sa v západnej časti územia, na uvažovanom stavebnom dvore, v jeho okrajovej časti a vzhľadom na jeho vyššiu fytoocenologickú hodnotu, ako aj v tejto časti krajiny ojedinelé refúgium a aj vzhľadom ku rozsahu likvidácie ostatných prvkov v línii výstavby D4, je ho potrebné počas výstavby ochrániť. Jediným neurčitkom, ktorý nie je možné preukázať v súčasnej dobe prieskumom, je potenciálny výskyt biotopu 8310 Nesprístupnené jaskynné útvary (Sk8 Nesprístupnené jaskynné útvary), ale výskyt však možný na trase rúbaného tunela v časti geologickej štruktúry Borinský kras.

V rámci predmetnej stavby je inventarizovaných viacero druhov lesných biotopov, z ktorých budú ovplyvnené:

9110 Kyslomilné bukové lesy (Ls5.2 Kyslomilné bukové lesy), priamym zásahom a záberom plôch biotopov

9130 Bukové a jedľové kvetnaté lesy (Ls5.1 Bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy), priamym zásahom a záber plôch biotopov

9180\* Lipovo-javorové sutinové lesy (Ls4 Lipovo-javorové sutinové lesy), potenciálne priamym a nepriamym ovplyvnením menších lokalít výskytu biotopu v trase prístupových ciest k vetracím šachtám, ovplyvnením stanovištných podmienok.

91E0\* Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (Ls1.1 Vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy, Ls1.3 Jasenovo-jelšové podhorské lužné lesy), priamy a nepriamy vplyv záberom plôch biotopov v nepriaznivom stave alebo fragmentov značne zmenených biotopov.

91G0\* Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (Ls2.1 Dubovo-hrabové lesy karpatské), ovplyvnený len biotop národného významu - priamym zásahom a záberom plôch biotopu

9110\* Eurosibírske dubové lesy na spraši a piesku (Ls3.5 Sucho a kyslomilné dubové lesy - časť Ls3.5.1), ovplyvnený len biotop národného významu, priamym zásahom a záberom plôch biotopu.

\*je biotopom európskeho významu.

Správa udáva že pri výstavbe sa použije viac ako 9 ha lesov, nešpecifikuje presne koľko ktorých, ako sa rieši náhrada za spoločenskú hodnotu lesov, tiež sa nerieši dopad na vtáčie chránené územie po ťažbe dreva. Správa vôbec nerieši dopady na biotop počas výstavby a nerieši biotop v miestnej časti Podgajské v k.ú. Mást I, kde bude stavebný dvor na niekoľkých hektároch. Dopady na biotop v CHKO a CHVU boli hodnotené známku -1, ako mierne negatívne vplyvy, čo nemôže byť relevantné tak veľkým zásahom v chránenej oblasti NATURA 2000.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka k neúplným prieskumom je relevantná, prieskumy nezachytili všetky fázy vývoja fauny a flóry v posudzovanom území. Ostatné pripomienky k hodnoteniu vplyvu na faunu a flóru sú viac menej subjektívnym pohľadom na vec od autorky stanoviska a nie je možné ich považovať za relevantné.*

#### 6. „HODNOTENIE VPLYVOV NA VEREJNÉ ZDRAVIE - PRIPOMIENKA:

Nesúhlasím so ZÁVEREČNÝM ZHRNUTÍM: Na základe vykonaného hodnotenia vplyvov zdravotných rizík a vplyvu na verejné zdravie, za predpokladu, že počas prevádzky diaľnice budú dôsledne dodržiavané schválené technologické postupy, limity dané príslušnými legislatívnymi predpismi a pri splnení opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu vplyvov na životné prostredie, možno považovať vplyv líniovej stavby „Diaľnica D4 Bratislava Rača - Záhorská Bystrica“ za prijateľný a z hľadiska vplyvov na životné prostredie a obyvateľstvo za realizovateľný a v území únosný. Požadujem aby MŽP neschválilo túto štúdiu nakoľko vstupné údaje nie sú relevantné. Správa uvádza že vstupy sú použité z odborných databáz. Pre vyhodnotenie boli použité aj údaje z hlukovej a rozptylovej štúdie, ktorých výstup je rozporuplný vzhľadom na použitie archívnych dát pre modelovací výpočet! Je nevyhnutné doplniť údaje reálnymi meraniami ktoré budú použité pre výpočet a dokumentáciu EIA

dopracovať tak, aby obsahovala kompletne podklady, ako aj doplnenie modelu o plynné polutanty a benzopyrén, ktoré boli vynechané počas výstavby. Stavebný dvor žiadam presunúť za Bratislavskú cestu smerom k diaľnici. Aj laik pri čítaní vidí, že je správa má nedostatky autorka si nedala ani tú námahu aby opravila niektoré české slová do slovenčiny.

### **Odôvodnenie:**

Hodnotenie zdravotných rizík dotknutého územia zo životného prostredia vychádza z modelových výpočtov a hodnotení a odborných posudkov oprávnených osôb a posudzovateľov. Východiskovými podkladmi pre spracovanie hodnotenia zdravotného rizika a vplyvov na verejné zdravie HIA boli: Rozptylová štúdia posúdenia pre obdobie prevádzky, ENVICONSULT spol. s r. o. Žilina, november 2019, Hluková štúdia spracovateľa Klub ZPS vo vibroakustike, s. r. o., Žilina, november 2019, Štúdia nakladania s rúbaninou vytáženou z tunela Karpaty (Tarosi c.c., 2019), Emisné posúdenie pre narábanie s rúbaninou, AVEKOL Žilina, 11/2019, Hluková štúdia pre projekt narábania s rúbaninou pre diaľnicu D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica, AVEKOL Žilina, 11/2019, Situačné náhľady a mapy k projektu, nároky na dopravu a infraštruktúru a pod., Ostatné pracovné podklady pre hodnotenie podľa Zákona č. 24/2006 Z. Z..

Vyššie som namietala vstupy do matematických modelov boli archívne pri hlukovej a rozptylovej štúdii, ktoré táto štúdia využíva, ide tu o násobné skresľovanie jednak vstupných údajov a tak aj výstupných. Papier znesie všetko.

Namietam že štúdia uvádza Definovanie cieľa HIA - hodnotenie zdravotných rizík životného prostredia a hodnotenie dopadov na verejné zdravie z vlastnej pripravovanej prevádzky na obytnú zónu a úplne opomenula najväčšiu zdravotnú a psychickú záťaž počas výstavby pre obyvateľstvo Marianky, kde bude hlavný stavebný dvor a drvených a triedených a odvázaných od 3 mil. do 5 mil. m<sup>3</sup> rúbaniny, betonárku a fabriku na výrobu prefabrikátov. Správa udáva že metóda na dosiahnutie cieľa HIA vychádza aj z emisie a imisie v dotknutom území. Tu namietam že v rozptylovej štúdii sa uvádza že v predmetnom území nie sú monitorovacie stanice a predpokladané emisie sú vypočítané z archívnych dát a remodelované. t.j. zase tu dochádza ku skresleným výsledkom modeláciami. Autorka sama uvádza, že hodnotenie súčasného zdravotného stavu obyvateľstva záujmového územia je náročné, nakoľko nie sú k dispozícii podrobnejšie údaje na charakteristiku uvedeného javu v dotknutých obciach. Z tohto dôvodu sú ďalej používané štatistické údaje a hodnotenia ukazovateľov v ich širších vzťahoch (na mestskej prípadne okresnej úrovni). Autorka uvádza, že Navrhovanou činnosťou sa: „Nepredpokladá zmena individuálnych faktorov životného štýlu“. To je rozporuplné nakoľko počas výstavby aj po nej bude značne zvýšená hlučnosť aj prašnosť vo vonkajšom prostredí v Marianke. Doposiaľ sa sem sťahovali ľudia kvôli čistejšiemu a zdravšiemu a kludnejšiemu prostrediu v blízkosti bukových lesov, toto bude navrhovanou činnosťou značne zdevastované a pobyt v lete vo vonkajšom prostredí nebude relaxom ale stresom.

Správa udáva že: Výfukové emisie používaných stavebných strojov budú v období výstavby nízke (podstatne nižšie než v období prevádzky, ktorá je vyhodnotená v rozptylovej štúdii „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica; EP Projekt s.r.o.; 11/2019) a nemôžu významne ovplyvniť imisnú situáciu. V období výstavby preto nie sú hodnotené, toto tvrdenie nevychádza z relevantných údajov a treba ho prepracovať s doplnenými skutočnými meraniami. Ďalej v správe: Vplyv výstavby zámeru na imisnú situáciu iných znečisťujúcich látok (plynné polutanty a benzopyrén) nebude vzhľadom na malý počet stavebných mechanizmov a nákladných automobilov významný. Bude prekrytý existujúcou prevádzkou na diaľničných komunikáciách v riešenom území, nemôže významne zhoršiť imisnú situáciu.

Z týchto dôvodov boli predmetom modelového výpočtu iba rozptýlené častice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>.

Na základe modelových výpočtov imisných koncentrácií v období výstavby vo vybraných referenčných bodoch vyvolaných nakladaním s rúbaninou možno konštatovať, že: Najvyššie priemerné ročné koncentrácie suspendovaných častíc PM<sub>10</sub> sa očakávajú v referenčných bodoch 102949 a 103752 v k.ú. Marianka v blízkosti západného portálu tunela Karpaty a dosahujú podobné hodnoty, bez ohľadu na metódu razenia tunela. Vplyv zámeru na plnenie imisných limitov stanovených pre priemerné ročné koncentrácie suspendovaných častíc je možné charakterizovať ako významný, najmä s ohľadom na súčasnú tesne podlimitnú úroveň znečistenia suspendovanými časticami PM<sub>2,5</sub>.

Správa odporúča odsunúť stavebný dvor kvôli veľkému znečisteniu čím najďalej od obytnej zóny, **ALE TO NEKOREŠPONDUJE S UMIESTNENÍM STAVEBNÉHO DVORA V MARIANKE CCA 150 m OD RODINNÝCH DOMOV!** Žiadam odsunúť stavebný dvor a depóniu za Bratislavskú cestu k Diaľnici D2.

S tvrdením že: Opatrenia proti prašnosti sú nevyhnutné na splnenie limitov a sú technicky uskutočniteľné. V prípade ich dôsledného dodržania bude fáza realizácie predloženého zámeru z hľadiska ovzdušia spoločensky akceptovateľná. Nemožno súhlasiť. Správa nerieši konkrétne technické opatrenia proti prašnosti. Doporučovaná vzdialenosť autorkou do 100 m od obytnej zóny je v rozpore so zákonom o ochrane zdravia obyvateľstva.

Správa všetky parametre znečistenia hodnotí ako zanedbateľné! Toto tvrdenie je rozporuplné.

Správa uvádza že Presunutím dopravy mimo zastavané územie sa očakáva zníženie produkcie emisií z dopravy v meste. S týmto nemôžem súhlasiť pretože presunie emisie do doteraz čistej oblasti Marianky do zastavaného územia!

Nesprávny preklad textu napr.: str. 19, Popis referenčných bodov

Príprava siete referenčných bodov bola vykonaná v prostredí GIS GRASS. Referenčné body boli usporiadané v štvorcovej sieti zasahujúcej do vzdialenosti 1.5 km od modelovaných ciest a **plošných zdrojů.**!“

*Vyjadrenie MŽP SR: Relevantné pripomienky k vplyvom na zdravie obyvateľstva/Hodnotenia zdravotných rizík a vplyvov na verejné zdravie definované aj v ostatných stanoviskách a pripomienkach boli vypracované a doplnené v doplnkoch ku správe o hodnotení. Časť relevantných pripomienok je potrebné zahrnúť do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

7. „**DENDROLOGICKÝ PRIESKUM- PRIPOMIENKA:** Správa nerieši a nepopisuje výrub v CHKO NATURA 2000 (bukové lesy) zaoberá sa variantami a popisom na východnom portáli a na západnom portáli nie je dostatočná. Požadujem doplniť alebo prepracovať predloženú štúdiu. Požadujem aby MŽP neschválilo túto štúdiu a požadovalo od Objednávateľa doplnenie.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka nie je relevantná. Dendrologický prieskum je spracovaný dostatočne pre potreby procesu EIA.*

8. „**MIGRAČNÉ TRASY ŽIVOČÍCHOV - PRIPOMIENKA:** Správa nie je dostatočná. Požadujem doplniť podrobným prieskumom migračné trasy živočíchov za západom portáli pri Marianke, nakoľko bol riešený len stručne (pretože údajne problematika bariér migrácie tu nie je zásadná). Toto tvrdenie je v rozpore s realitou nakoľko Pozorovaním počas 15 rokov tohoto územia sa tu nachádzajú ležoviská srnčej a danielovej zvery a ich migračné trasy. Toto vôbec nie je riešené počas výstavby! Správa

uvádza že Terénny prieskum bol spracovaný, z vyššie uvedeného asi nie na západnom portáli pri Marianke. Žiadam dopracovať podrobne migračné trasy na západnom portáli.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka nie je relevantná. Prieskum a riešenie „migračnej“ problematiky je spracovaný dostatočne pre potreby procesu EIA. Migračné objekty sa riešia iba na významných migračných trasách.*

9. „**NAKLADANIE S RÚBANINOU - PRIPOMIENKA:** Vzhľadom na rozptylové a hlukové podmienky a severozápadné vetry väčšina pevných častíc bude zafukovaná na obytnú zónu Marianky. Zásadne nesúhlasím s umiestnením depónie rúbaniny na ploche 450000 m<sup>2</sup> pri Marianke tak ako zakreslená v správe a žiadam orgány aby požadovali od NDS jej odsunutie za Bratislavskú cestu ku diaľnici D2. Tiež požadujem aby sa rúbaninou prekryla časť Diaľnice D2 od Stupavy po Záhorskú Bystricu. Štúdia - Krajinný ráz v závere hodnotí vplyv na krajinu ako slabý zásah, s čím sa nedá súhlasiť nakoľko rúbanina na tak veľkej rozlohe do výšky 7 m je veľký zásah do krajiny.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka je relevantná. Je rešpektovaná a zahrnutá do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

10. „**Dopravno-inžinierske posúdenie - PRIPOMIENKA:** štúdia nedala do vstupných údajov pre výpočet reálne údaje z mýtného systému. Žiadame o doplnenie a prepracovanie v tomto zmysle. Z nižšie 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).

#### **Odôvodnenie:**

Poloha tunela nie je dopravne posúdená na základe reálnych dát z mýtného systému, poloha je presadzovaná na základe bodu napojenia na rakúsku rýchlostnú cestu S8 - Rakúske ministerstvo schválilo EIA iba v prvej etape, túto napadli na súde environmentalisti a súd vybral znalca, ktorý dáva za pravdu ochranárom. Druhá etapa od Marchegu po hranicu je trasovaná cez územie kde hniezdi chránený Trial, takže je viac ako pravdepodobné že táto trasa bude musieť byť prehodnotená. Celý návrh trasovania D4 z vyústením v Marianke sa odvoláva na napojenie na S8, čo ako dnes vidíme nie je reálne. Navyše zasahuje do CHKO a NATURA 2000, Marianka je jediná obec na okolí Bratislavy ktorá má bukové lesy a dobré ovzdušie - zatiaľ. NDS hovorí že trasa má odľahčiť Bratislavské mosty, určite by ich viac odľahčila keby vyústenie tunela bolo bližšie k mestu. Keby NDS a MDPaT prehodnotilo trasovanie bližšie k mestu (vyústenie medzi Lamačom a Záhorskou Bystricou - za krematóriom a pred Podkrepuškami) malo by vyššie dopravné a ekonomické odôvodnenie. 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.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka na prepracovanie dopravno-inžinierskeho posúdenie je relevantná a bola dopracovaná v rámci doplňujúcich informácií k správe o hodnotení. Požiadavka na hodnotenie ďalších variantov nie je relevantná v tomto štádiu procesu EIA.*

11. „**MULTIKRITERÁLNE HODNOTENIE EIA - PRIPOMIENKA:** nesúhlasím s výsledkom tohoto hodnotenia z dôvodu subjektivity a úpravy kritérií hodnotenia v záujme vopred vybratého variantu. Žiadam aby vydal posudzovací orgán k správe negatívne stanovisko. Multikriteriálne hodnotenie - nie je rozdelené na etapu výstavby a prevádzky (toto už bolo požadované v etape spracovania zámeru a stanovené v rozsahu hodnotenia)

#### **Odôvodnenie:**

Najdôležitejším bodom EIA je multikriteriálne porovnanie variantov. To v podstate „vynáša rozsudok“ o tom, ktorý variant sa bude realizovať. Toto hodnotenie v EIA na znaky subjektívnych zásahov a úpravy kritérií v záujme výberu vopred vybraného variantu. Pri multikriteriálnom 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 včítane Bratislavy, alebo obyvateľstvo Marianky. Pokiaľ ide o obyvateľov iba priamo dotknutých obcí, nulový variant nemôže vychádzať lepšie.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. To že v multikriteriálnom hodnotení nie sú rozdelené vplyvy na výstavbu a prevádzku neznamená, že sa nehodnotili. V tomto prípade je hodnotená výstavba aj prevádzka navrhovaného zámeru. Multikriteriálne hodnotenie je spracované v zmysle nastavenej metodiky.*

12. „**EIA - PRIPOMIENKA:** Je nepochopiteľné, že väčšina predložených štúdií na takú významnú stavbu s rozpočtom viac ako 1 mld. Eur, vychádza zväčša iba z analýz archívnych dát bez dostatočného a primeraného rozsahu meraní, ktoré sú pre posúdenie vplyvov na ŽP nevyhnutné. Žiadam o dopracovanie všetkých štúdií aby boli doplnené o reálne merania v záujmovom území. Žiadam posudzovací orgán aby túto EIA neschválil a vydal k nej negatívne stanovisko.

#### **Odôvodnenie:**

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.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Prieskumy sú realizované v podrobnosti, ktoré postačujú pre proces EIA a výber optimálneho variantu.*

#### 13. „**Iné PRIPOMIENKY:**

- Vylúčiť Variant 1 a 2.
- Vetracie šachty vnútorné - drahšie ekologickejšie, vonkajšie neodporučiť
- dopracovať vizualizácie tak aby neboli pohľady zhora ale pohľad tak ako to vidí človek reálne.
- Absentujú významné kritériá - vplyvy na kultúrne dedičstvo a pamiatky (Marianka - pútnické miesto), vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch (významný zásah do cyklistických trás v Malých Karpatoch - prístupové cesty ku vetracím šachtám), ovplyvnenie turizmu (obmedzenie návštevnosti obce Marianka - počas výstavby).
- chýbajú akékoľvek kompenzačné opatrenia pre obyvateľov Marianky, ako napr. vodovod, úprava rozbitej cesty III. tr. do Marianky, prepojenie tejto cesty na Stupavskú, zúženie ochranného pásma diaľnice a preloženie vysokotlakého plynovodu, náhradná výsadba stromov, urobenie odchytných parkovísk pre autobusy a autá ktoré chodia na púte do Marianky pri Bratislavskej ceste, a pod.
- vzhľadom na tesnú blízkosť s obytným územím Marianky nesúhlasím s umiestnením depónie, drvením depónie, 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 Marianka, kde je dostatok priestoru v neobývanej oblasti.

- správa uvádza že pri metóde razenia TBM dôjde k vyťaženiu materiálu s objemom cca 4 593 000 m<sup>3</sup>, skládka vyrúbanej horniny má byť uložená v blízkosti domov Marianky na ploche cca 450 000 m<sup>2</sup>, 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 nesúhlasíme.
- nesúhlasím s: Bod 6.3.4 Návrh ďalšieho využitia rúbanky z tunela zásadne nesúhlasíme s Variantom „A“ - A3) kde sa cca 3 243 000 m<sup>3</sup> navrhuje uložiť na trvalú depóniu, ktorá bude súčasťou Hlavného zariadenia staveniska na západnom portáli tunela, teda v tesnej blízkosti obydli obyvateľov Marianky. Predrvená rúbanina bude následne uložená do navrhovaného priestoru depónie s plochou cca 450 000 m<sup>2</sup>, čo predstavuje priemernú výšku násypu cca 7 m nad jestvujúci terén. Tento návrh negatívne ovplyvní obyvateľov Marianky. Požadujeme presunutie trvalej depónie do neobývanej oblasti min. 1km od obývaných oblastí
- zásadne nesúhlasím s: 4.Bod 7.2 NAKLADANIE S RÚBANINOU VYŤAŽENOU Z TUNELA KARPATY - Návrh hovorí o presune vyťaženej horniny (pri metóde NRTM) z východného portálu na trvalú depóniu pri západnom portáli v Marianke a tiež na západnom portáli má byť trvalá depónia v objeme 3 562 000 m<sup>3</sup>, s čím nesúhlasíme z dôvodu nadmerného zaťaženia obyvateľov Marianky.
- NDS chce rúbaninu drviť a triediť aby sa nedefinovala ako odpad s max. dobou skládkovania 1 rok, po predrvení to už nie je stavebný odpad ale stavebný materiál. Vzhľadom na tento fakt by sa mala robiť samostatná EIA v zmysle zákona o odpadoch takto: Podľa § 14, ods.1, písm.1) 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. V prípade cyklickej metódy, (okrajovo i kontinuálnej metódy), ak vznikne potreba drvenia rúbanky (s ktorou sa uvažuje len pri západnom portáli v blízkosti obytných sídel Marianky) 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 :
  - Od 50 000 t/rok do 100 000t/rok je potrebné zisťovacie konanie
  - Od 100 000 t/rok je potrebné pre uvažovanú činnosť povinné hodnotenie
- 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 000t/rok je potrebné zisťovacie konanie
  - Od 100 000 t/rok - je potrebné povinné hodnotenie
- dopracovať dopravnú zaťaž ciest pri vývoze rúbanky smer Lamač na prekrytie diaľnice
- dopracovať cesty k výduchovým šachtám a cesty - nepopísané trasy a pôjdu v CHVO Natura 2000.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky k umiestneniu a spracovaniu rúbanky a vetracím šachtám sú relevantné a sú rešpektované v primeranej podobe v rámci opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska. Ostatné pripomienky nie sú relevantné.*

### **38. Stanislav Tinka, Borinka (list zo dňa 06. 02. 2020)**

V úvode uvádza, cit.: „tunel Karpaty ako navrhovaná súčasť diaľničného okruhu D4 je rozsiahly megaprojekt s obrovským a nedoziernym negatívnym ekologickým a zdravotným dopadom na obyvateľstvo i krajinu. Jeho proklamovaný tzv. prínos pre dopravu a jej odľahčenie pre Bratislavu je nieže sporný, naopak výsledkom výstavby a následnej prevádzky

by bol mimoriadne nepriaznivý zásah do pomerne nerušeného a čistého územia, zničenie a trvalé narušenie veľkého územia prírody a krajiny ako pre človeka, tak pre ostatné živé organizmy i tzv. neživú anorganickú zložku a v neposlednom rade by hlavne nepriniesol želaný efekt odbremenenia ťaživej dopravnej situácie Bratislavy.

Predstava dopravného odľahčenia je zo strany spracovateľa úplne iluzórna a nie je podložená žiadnymi preukaznými argumentami. Správa o hodnotení činnosti je spracovaná veľmi povrchno a chýbajú v nej seriózne analýzy vo všetkých oddieloch a aspektoch. Naopak, všetky doterajšie relevantné štúdie, prieskumy a odborné posudky sa vyslovili jednoznačne proti tomuto zámeru a v rovnakom duchu sa proti tomuto projektu vyjadrili všetky obce a jej dotknutí obyvatelia. Napriek tomuto faktu to vyzerá tak, že tieto zásadné vyjadrenia doteraz neboli a nie sú brané do úvahy. Tu je ale namieste poznamenať, že alibistickému postupu zo strany štátnych orgánov je koniec a onedlho nastane i na tomto poli zásadný obrat. Investor musí vždy ťahať za kratší koniec ako verejnosť, nie naopak, ako je tomu doposiaľ.

Nákladná kamiónová doprava z diaľnice D2 smeruje zo 72% smerom na Maďarsko a Rakúsko a nevyužívala by preto smer na diaľnicu D1. V osobnej automobilovej i autobusovej doprave je tento podiel ešte vyšší, nakoľko drvivá väčšina osobnej prepravy (autá, busy) z D2 (až 85 %), nesmeruje mimo Bratislavu ako tranzit, ale naopak smeruje priamo do mesta, či už užšieho a širšieho centra alebo do jeho periférií. Je preto úplne logické, že obchvat pomocou tunela Karpaty by bol neúčelný a s malou využiteľnosťou dopravnej obsluhy. Naproti tomu mestský okruh variantu V4 alebo V6, prípadne ich vzájomnej kombinácie je vo všetkých ohľadoch a jednoznačne o niekoľko tried lepší ako ktorýkoľvek z variantov V1 až V3a a to hlavne z dôvodu zachytenia priamych a intenzívnych dopravných prúdov z Devínskej Novej Vsi, Devína, Dúbravky, Lamača, Záhorskej Bystrice a Marianky a sekundárne aj zo vzdialenejších východných bodov oblasti Záhoria.

Kolóny áut smerujú totiž ráno z bydlísk pracujúcich ľudí predovšetkým do Bratislavy, nie mimo nej a podvečer zase táto masa Bratislavu opúšťa a vracia sa späť domov rôznymi cestnými komunikáciami, vrátane diaľnice D2. Tunel ako odľahčenie dopravy pre Bratislavu by mal skutočný význam len pri výraznom zastúpení tranzitu na D1, čo však ale nie je ani zďaleka pravda. Tranzitná doprava z D2 na D1 sa podieľa len na zlomku celkovej dopravy z diaľnice D2. To je vlastne kardinálny bod, na základe ktorého by sa mal projekt posudzovať, no táto analýza sa práveže nikdy neuskutočnila, pričom spracovateľ tento dôležitý bod ani nikde vo svojich záveroch nespomína, a navyše sa snaží celú vec zahmlievať. Týmto jeho prístupom zostalo vo verejnom povedomí len slepé blúznenie o tuneli s mylnou resp. lživou predstavou o ňom, ako jedinej záchrane pre riešenie neúnosnej dopravnej situácie v Bratislave, samozrejme ďalej i zámerne šírenou a živenou takmer všetkými známymi a zároveň neprofesionálnymi médiami.

Nie je pravda, ako tvrdí vo svojich tendenčných a účelových vyjadreniach spracovateľ, že varianty V4 až V6 sú nevýhodné, nakoľko je tomu presne naopak. Smerové napojenie z tunela na už existujúci výjazd Stupava-juh nie je v tomto prípade podstatný a je len málo významným záporným prvkom, nakoľko výjazd by sa tu budoval v každom prípade, podobne ako sa vybuduje aj potrebný výjazd Stupava-sever. Naopak, diaľnica S8 na rakúskej strane nie je vôbec istým projektom a zatiaľ skôr len veľmi otáznym.

Toľko len k (ne)účelnosti a (ne)hospodárnosti tohto projektu.

Čo sa týka životného prostredia, predovšetkým obec Borinka a jej širšie okolie je už dávno širokou verejnosťou, ako i vedeckou komunitou považované ako významná prírodná, rekreačná a oddychová oblasť, tzv. Zelené pľúca Bratislavy s množstvom víkendových i každodenných návštevníkov a turistov. Určite preto nie je prípustné dovoliť, aby táto dôležitá zóna navždy zmizla, alebo sa výrazne zdegradovala, čo by sa po výbere a budovaní variantov



V1 až V3a aj reálne stalo.

Borinku pri realizácii variantov V1 až V3a by negatívne zasiahlo predovšetkým budovanie a prevádzka vetracích šácht, jej prieduchov, ventilačného systému, príslušných stavebných objektov k nim, prístupových ciest, infraštruktúry, osvetlenia, jednoznačné zhoršenie estetiky vplyvom vybudovania veľkých, hlučných (strojovne s kompresormi) a hlavne vysokých objektov (stĺpové prieduchy) priamo v lesných porastoch, nijako nekorešpondujúcich s prírodným prostredím, ďalej veľké zvýšenie hlučnosti, prašnosti a v neposlednom rade výrazné zhoršenie kvality chemizmu ovzdušia následkom prieniku automobilových exhalátov z prieduchov priamo medzi obydľia Borinčanov, pričom výduchy vetracích šácht (okrem variantu V2) by sa nachádzali od posledných obývaných domov len okolo 500 metrov vzdušnou čiarou (!), čo je na prípadný rozptyl nízka a nedostatočná vzdialenosť.

(Nutnými podmienkami pre vetráciu šachtu a výduch, pokiaľ by sa vôbec tunel budoval, by mali byť vo vertikálnom smere minimalizované na najnižšiu možnú mieru a ventilačné strojové technológie zapustené do a pod úroveň terénu. Záber plôch a trasy účelových ciest by mali čo najmenej zasahovať do prostredia, s minimalizáciou stavebných a technických úprav a infraštruktúry. Prípadné situovanie samotných objektov šácht a výduchov by malo byť až za hrebeňom bočného masívu Malých Karpát, z JZ expozície, smerom na Bratislavu a nie na SV smerom do Borinskej doliny. Ideálnym a najlepším riešením je preto v prípade budovania tunela Karpaty zachovať aspoň jednu oblasť a jej lokality (Borinka a okolie) relatívne bez negatívnych vplyvov, t.j. odkloniť výduchy na opačne exponovaný svah.)

Ovzdušie celej Borinskej doliny, ako pomerne úzkeho koridoru so slabšou výmenou vzduchových hmôt, dlhých suchých období bez dažďov a s pomerne častým inverzným stavom počasia s hmlami viažucimi škodliviny vo zvýšenej miere, by tak značne utrpelo a z tzv. Zelených pľúc by sa razom stali pľúca čierne. Nárast obyvateľov obce predovšetkým zásluhou sťahovania občanov z mesta doteraz neustále pokračuje, pričom mnohé rodiny sem prichádzajú práve za čistým vzduchom a kludom a to hlavne kvôli svojim deťom, často v Bratislave trpiacich na alergie a astmu. Počínom výstavby diaľnice by sa teda výrazne negatívne zasiahlo do kvality tunajšieho prostredia a hrozilo by preto následné vyludňovanie obce. Z tohto pohľadu sa z navrhovaných, no v každom prípade nekorektné a manipulatívne podložených variantov V1 až V3a javí pre obec Borinka a okolie najvhodnejší variant V2, práve kvôli iba jednému prieduchu situovaného relatívne ďalej od obce. Napriek tomu tento variant nepreferujeme, iba evidujeme z tohto pohľadu ako najlepší zo štyroch zlých V1 až V3a.

Požadujeme preto vrátiť do procesu posudzovania a preferovať varianty V4, V6, prípadne ich kombináciu, resp. uvažovať s vybudovaním iba tzv. JZ vetvy Ivanka pri Dunaji - Jarovce, ktorej vybudovanie je pre Bratislavu práve kľúčové.

Od začiatku procesu EIA k diaľnici D4 sa k jej jednotlivým etapám neustále ľudia vyjadrujú, protestujú proti výstavbe a zasielajú svoje stanoviská, no verejnosť zatiaľ nemohla nadobudnúť pocit, že sa rozhoduje v jej prospech a pre jej dobro, práve naopak, jej vyjadrenia sú permanentne ignorované, podobne ako tomu bolo za totalitného režimu. Zo všetkých týchto zásadných pripomienok sa zrealizovala len malá časť (týkajúca sa napr. dlhšieho zapustenia tunela pri ústí) a aj to len v podobe čiastkových úprav, plátania a veľmi neochotných ústupkov ako zo strany navrhovateľa, tak i MŽP SR. Protesty a pripomienky, ktoré vám občania od začiatku adresujú, nenachádzajú u vás žiadnu živnú pôdu a ostávajú nepovšimnuté a v tzv. vzduchoprázdne a ich predkladatelia pôsobia viac-menej ako štatisti. Sme presvedčení, že to musí byť naopak a žiadame a vyzývame vás preto dôrazne, aby ste sa našimi názormi zaoberali a brali ich v úvahu, pretože štát sme my, nie naopak a štátna orgány vrátane riadiacich rezortov,

sú len našou predĺženou rukou.

Tunel Karpaty je z vyššie uvedených dôvodov jednoznačne a vyslovene zlým a nevýhodným riešením, s veľmi negatívnou ekologickou stopou a možným nepriaznivým dopadom na zdravie ľudí, pričom až doposiaľ bol spracovateľom vyhodnotený neúplne, neobjektívne a účelovo. Veríme preto, že MŽP SR sa tentokrát postaví k celej veci pravdivo a správne, ako najvyšší orgán, ktorý má prírodu a obyvateľov chrániť a nebude pôsobiť proti záujmu obyvateľov, resp. v záujme iných subjektov.

Žiadame, aby boli varianty V1 až V3a zrušené a vypustené a pracovalo sa naďalej už len s variantmi V4, V5 a V6, predovšetkým však s variantami V4 a V6 a ich vzájomnou a najvhodnejšou kombináciou pre Mestský okruh, ktorý sa musí stať prioritou a nie okrajovou a odsunutou záležitosťou. Sme hlboko presvedčení, že po parlamentných voľbách sa stav posudzovania danej veci radikálne zmení, pretože ľudia už majú plné zuby štátneho dirigizmu a rozhodovania o nich bez nich. Je načase, aby bolo demokracii konečne učinené zadosť, aby bola skutočne naplnená jej podstata a to so všetkými dôsledkami pre zainteresované strany.

Treba konečne pochopiť a akceptovať fakt, že doprava Bratislavy sa tunelom Karpaty neodľahčí tak, ako je to prezentované, ale len z veľmi malej časti.

Z dobre informovaných zdrojov máme navyše dôvodné podozrenie, že hlavným cieľom zámeru výstavby tunela nie je odľahčenie dopravy Bratislavy, ale úplne iný dôvod, ktorý s týmto účelom nemá nič spoločné. Preto budeme i naďalej pátrať a pozorne sledovať dianie, ale najmä pozadie okolo zámeru výstavby D4 a po porade s dotknutými obcami, občianskymi združeniami, mimovládnyimi občiansko-právnymi organizáciami a našimi právnymi zástupcami zväžíme, ako budeme postupovať v prípade odovzdávania prípadne získaných priamych i nepriamych dôkazov príslušným orgánom. Celú vec navyše spoločne za obce postupujeme vo viacjazyčnom prepise výkonným orgánom EK a EP na prešetrenie, s následným poslanceckým prieskumom a prípadným vyvedením patričných konzekvencií.

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko hodnotí MŽP SR ako vysoko subjektívny názor na problematiku výstavby diaľnice D4. V stanovisku je spochybňovaných mnoho záverov z procesu EIA, no bez uvedených dôkazov. Veľká časť stanoviska sa venuje špekuláciám a dohadom. Pripomienky uvedené v stanovisku sú v tomto štádiu procesu EIA irelevantné. Jedinou relevantnou požiadavkou je posun vetracej šachty ďalej od obce Borinka. Je rešpektovaná a zaradená do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

### **39. Záhradkárska osada 6-61 Stupava-Lintávy, ZO 6-62 Stupava-Zlatá hora k.ú. Stupava, Mást II , Záhorská Bystrica (list zo dňa 12. 02. 2020)**

Podávateľia stanoviska uvádzajú, že v prvom rade by chceli pripomenúť, že nie sú malé záhradkárske osady, ZO Lintávy majú 252 záhrad s nehnuteľnosťami rôzneho druhu a mnohé k trvalému bývaniu a ZO Zlatá hora so 158 pozemkami.

Keďže im je jasné, že iné varianty ako je V3 a V3A už nepripadajú do úvahy vzhľadom na rozostavanosť D4 tak na Račianskej strane, tak na Stupavskej strane a už je to zakreslené aj v mapách, budú sa vyjadrovať len k nim, cit.:

„Celá táto problematika sa nás veľmi dotýka, pretože máme pozemky a nehnuteľnosti tiež v blízkosti stavby a vyústenia tunela, najbližšie cca 200 m od stavby, niektoré sú síce ďalej, ale na priamy dohľad a vyššie uložené. A ako je známe, hluk sa šíri smerom hore, takže aj keď ďalej, tým hlučnejšie. Už teraz je k nám často počuť hluk z D2. Toto sa u nás týka hlavne počas výstavby, čo je podľa harmonogramov NDS min. 7 rokov od začatia prípravných prác / 2022,25 ?/ po ukončovacie práce a likvidácia zariadenia staveniska. A to nepočítame s

odvozom prebytočnej rúbaniny cca 2,6-3 mil.m<sup>3</sup> zo skládky, ako uvažujete, pokiaľ by bola medzi Záhorskou Bystricou a Stupavou na ďalšie výhľadové akcie v priebehu ďalších x rokov. Preto prebytočnú zeminu-rúbaninu žiadame uskladniť hneď bližšie k miestam, kde ju plánujete použiť, t.j. čo najbližšie k D2. A bude sa naozaj budovať tunel naraz v obidvoch profiloch a nie postupne, čo by bolo predĺženie výstavby o ďalších 6-7 rokov. A bude sa súčasne s tunelom budovať aj druhý profil D4 medzi Volkswagenom a cestou I/2 ? Aj to má vplyv na predĺženie výstavby a to znamená prach a hluk na ďalšie roky. Takže žiadame, aby sa to budovalo naraz, aby sme to mali čo najskôr za sebou. A aby sme sa toho ešte dožili.

Zároveň pripomínane, z Marianky do našich ZO vedie jediná prístupová cesta priamo pod miestami, kde má byť začiatok razenia a urobená plocha pre montáž raziaceho stroja. V technickej správe je síce uvedené, že sa počíta preložkami poľných ciest v dĺžke 910 m, ale nie je uvedené ktorých a v akej kvalite. Pripomínam, že terajšia cesta je z kamenného podlažia s vrchnou vrstvou z asfaltovej drte, ktorú si spevnili a udržiavajú záhradkári. Preložku alebo podjazd je treba urobiť tak, aby tadiaľ mohli jazdiť aj nákladné autá a domiešavače š min 5 m z aspoň hrubého živичného povrchu, pretože v ZO stále prebieha výstavba.

Z technickej správy a situácie pri Záhorskej Bystrici nie je jasné, kde, aký veľký bude stavebný dvor pre výrobu prefa ak bude vybraná varianta razenia metódou TBM a kde a aké veľké bude ZS a kadiaľ budú k nim viesť prístupové cesty na dovoz materiálu a odvoz rúbaniny a aký budú mať povrch, požadujeme asfaltový kvôli čo najmenej prašnosti a v dobách sucha pravidelne polievať. Priemyselnú časť stavebného dvora /výroba prefa, betonáreň parkoviská mechanizmov / umiestniť medzi cestu I/2 a čo najbližšie k D4

Vieme, že variant V3 má veľkú výhodu v tom, že nebude toľko vystupovať nad terén a nebude tvoriť neprirodený val ale v podstate súhlasíme s variantom V3A z dôvodu že by nedošlo k zníženiu nivelety tunela, pretože čím nižšie, tým väčšia pravdepodobnosť narušenia podzemných vôd. V prípade poklesu hladiny podzemných vôd by bola pre nás katastrofa, pretože celé ZO sú zásobované vodou zo studní, nie je tam mestský vodovod. Kto bude v prípade nedostatku vody zabezpečovať vodu počas výstavby? A keď voda zmizne úplne, kto zabezpečí a odkiaľ vodovod pre všetkých cca 400 nehnuteľností? Trváme preto na tom, aby to bolo riešené už v rámci stavby.

K variante V3A sa prikláňame aj preto, pretože prestavba križovatky s cestou I/2 s vyústením tunela pod ňou by si vyžiadalo aj prestavanie časti už hotovej D4 a novovybudovaného mosta nad Mariánskym potokom a preloženie jeho koryta, čo by trvalo prinajmenšom zo 2-4 roky. Ako by sa vtedy dostali obyvatelia Stupavy, Marianky, Záhorskej Bystrice a členovia Záhradkárskych osád na diaľnicu D2? Súhlasíme s touto variantou 3A, ale s podmienkou, že prekrytie diaľnice bude čo najbližšie ku križovatke s cestou I/2

Zároveň upozorňujeme na to, že sme nikde nenašli záväzok, že stávajúce cesty, ktoré budete používať, budú opravené min. do stavu na začiatku výstavby, hoci si myslím, že by ste mali uvažovať o ich rapidne zlepšení a prebudovanie ako kompenzáciu za zhoršenie životného prostredia pre okolo žijúcich obyvateľov. Za kladné vybavenie ďakujeme.

Stanovisko podpísal Ing. Ivan Jelínek (predseda ZO 6-61 Stupava – Lintávy), p. Mojžeš Mikuláš (predseda ZO 6-62 Stupava – Zlatá Hora) a Ing. Poštoľka Peter (člen výboru ZO Lintávy, Topoľová 17, 811 04 Bratislava, poverený zastupovaním pre EIA k D4).“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky uvedené v stanovisku sú hlavne k zabezpečeniu vody v Záhradkárskej osade a zachovaní prístupovej cesty v požadovanej kvalite. Požiadavky sú relevantné a sú zapracované do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

#### 40. Juraj Minarovič, Marianka

(list zo dňa 12. 02. 2020)

Vo svojom liste uvádza, cit.: „hlavným odôvodnením predloženého zámeru budovania severnej časti diaľnice D4 s tunelom pod Malými Karpatmi je odklonenie tranzitnej dopravy z Bratislavy a jej okolia. Podľa jeho názoru umiestnenie tunela medzi Raču a Záhorskú Bystricu neumožňuje v miere zodpovedajúcej nákladom tomuto zadaniu vyhovieť. Je pravdou že skráti trasu pre tranzit v smere východ sever, ale to zostane asi jediným benefitom tohto riešenia. Zároveň však nešťastným spôsobom zatraktívni územie bezprostredného okolia Bratislavy pre nákladnú dopravu, keďže pritiahne aj množstvo vozidiel ktoré by inak volili inú trasu - napr. Trnava Senica-Kúty alebo Senec-Pezinok-Malacky. Nie je mi jasné ako tunel Karpaty pomôže tranzitnému ťahu zo severu na juh, keď má stáť tak povediac bokom a nebude motivovať vodičov, keďže trasa Stupava-Rača-Jarovce je obrovská obkľuka. Predložené varianty tunela V1, V2 aj V3 sú ale nevhodné hlavne pre mestskú a prímestskú dopravu. Dôvodom je ich asymetrické uloženie vo vzťahu k hlavnému mestu. Východný portál približuje tranzit príliš blízko k hlavnému mestu, čo nepochybne ešte viac sťažuje situáciu v danej lokalite. Zároveň umiestnenie západného portálu príliš ďaleko od mesta znemožňuje plnohodnotné využitie tunela pre mestskú a prímestskú dopravu keďže ju posieľa až "kamsi do poľa za mesto".

Za úvahu či nie je lepšia kombinácia mestského okruhu s napojením na diaľničný polokruh s jedným diaľničným uzlom (MÚK Jarovce) v dostatočnej vzdialenosti od mesta. Podobne je riešených viacero miest medzi inými aj napr. Viedeň, Boloňa, Mníchov, Turín či Graz.

Pripomienky k rozptylovej štúdii a technickému riešeniu vetrania :

Rovnako ako v predošlých materiáloch EIA som ani dnes nedostal zrozumiteľnú informáciu ohľadne spôsobu vetrania tunelových rúr. V technickej správe aj v rozptylovej štúdii uvedený spôsob pozdĺžneho vetrania s tromi vetracími šachtami. Takýto spôsob sa mi ale v odbornej literatúre nepodarilo nájsť. Z hľadiska princípu poznáme len pozdĺžne, priečne a polopriečne vetranie. Zrejme sa má jednať o akúsi kombináciu pozdĺžneho a priečného vetrania. Nie je však jasné akým spôsobom sa majú tieto dva odlišné princípy spojiť do jedného. Pozdĺžny totiž ráta s prúdovými ventilátormi priamo v dopravnej rúre a priečny privádza a odvádza vzduch zo zvislých šachiet do oddelených vzduchotechnických kanálov umiestnených v tuneli pozdĺž celej dĺžky.

Počas verejného prerokovania v Marianke bolo uvedené, že pôjde o variant pozdĺžneho vetrania a že vetranie šachtami sa spusti len ak exhaláty v rúre prekročia medzne hodnoty. Rozptylová štúdia potom zrejme v tabuľke č.3 uvádza hodnoty počas režimu prekročenia medzných hodnôt, keďže uvádza aj hodnoty pre portály aj pre vetracie šachty súčasne. Potom ale chýba podobná tabuľka s hodnotami pre režim, keď je rúra tunela vetraná len cez portál a exhaláty prenikajú k obývaným častiam Záhorskej Bystrice, Stupavy a Marianky.

Pripomienky k postupu počas fázy výstavby:

Žiadam aby v prvej fáze výstavby boli na strane západného portálu ako prvé postavené rúry hĺbeného úseku.

Po zostrojení raziacich strojov a po ich vniknutí do masívu žiadam čím skôr tieto rúry prekryť (zrejme aj materiálom z tunela) a bezodkladne prepojiť hĺbený úsek s razeným úsekom tak, aby všetka následná komunikácia s tunelom (hlavne doprava rúbaniny, ale aj obrovského množstva stavebných dielcov) prebiehala už v rúrach hĺbeného úseku.

Týmto sa umožní umiestniť stavebný dvor aj depónie až pri samotnom západnom portáli

tunela, pri MÚK Záhorská Bystrica.

Výsledkom by bolo skutočne masívne zredukovanie environmentálneho zaťaženia obce Marianka počas výstavby a samozrejme z toho plynúce benefity aj pre samotného stavebníka.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky k novým variantom uvedené v stanovisku sú v tomto štádiu procesu EIA irelevantné, už nie je možné predkladať ďalšie varianty na posudzovanie. Pripomienky k technickému riešeniu vetrania tunela boli zodpovedané na verejnom prerokovaní. Pripomienky uvedené v stanovisku k umiestneniu stavebného dvora a dočasnej skládky rúbaniny sú relevantné. Sú rešpektované a zahrnuté v primeranej podobe do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

#### **41. Ing. Petra Czereová, Marianka (list zo dňa 12. 02. 2020)**

Vo svojom stanovisku uvádza nasledovné, cit.:

- „Absencia dlhodobého komplexného riešenia dopravnej situácie v Bratislave a jej okolí

Obrovská finančná investícia tohto charakteru na niekoľko desaťročí dopredu a zástupca z NDS sa vyjadří, že v tejto chvíli je toto ten najlepší variant, nedáva zmysel. Treba myslieť dlhodobo dopredu strategicky a hlavne komplexne.

Teda riešiť len tranzitný okruh individuálne a izolovane tu a teraz, lebo teraz sa nám to zdá ako fajn nápad, ale spoločne aj s osobnou automobilovou dopravou a celou dopravnou situáciou v Bratislave s reálnym pohľadom na XY rokov dopredu.

Ak to má byť IBA TRANZIT ako deklaruje NDS, tak lokalizáciou v tesnej blízkosti Marianky v zastavanom a obývanom území bude do niekoľkých rokov týmto tempom zastavania súčasťou hlavného mesta Bratislavy a opäť sa bude riešiť ten istý problém ako dostať kamiónovú dopravu von z mesta.

Preto rozumnejším a oveľa logickejšim variantom by bolo realizovať obchvat ďalej od Marianky, pri Malackách či Lozorne, kde je veľké priemyselné a logistické centrum a tým pádom pri jednej investícii sa vyrieši aj kolabujúca dopravná situácia v Stupave a okolí.

- Neposkytnutie presného čísla o pohybe kamiónov z Mýtneho systému

Pri rozhodovaní sa je potrebné prihliadať na počet kamiónov, ktoré budú reálne tunel využívať, pretože podstatné množstvo kamiónov ide z Čiech smer Rakúsko a Maďarsko a nie smerom na D1 na Slovensko. Prečo sa napriek opakujúcim výzvam nikde toto číslo nezverejní?

- Voda a jej strata v studniach obyvateľov a najmä vo Svätej studni

Svätá studňa - reálne ohrozenie vyschnutia svätého prameňa v Marianskom svätom údolí, kam si pre vodu chodí množstvo ľudí z celého okolia a pre veriacich z celého Slovenska má voda zo studne vyšší význam a najmä nevyčísliteľnú hodnotu.

Ulice kde nie je obecný vodovod a obyvatelia sú odkázaní len na vodu zo svojich studní, aké je riešenie tejto situácie po strate vody v studniach?

- Ohrozenie zdravia obyvateľov a celej prírodnej krajiny

Hustá zaľudnenosť v dotknutej spodnej časti Marianky s novými domami a mladými rodinami s deťmi vzdialenými približne 200 m od miesta, kde razenie tunela a všetky činnosti okolo budú prebiehať 24 hodín denne 7 dní v týždni a to všetko pri najoptimistickejšom scenári minimálne 5 až 7 rokov... Vie si niekto takýto život vôbec predstaviť? Kde je tu braný do úvahy ohľad na zdravé životné prostredie?

Na otázku ako sa to dotkne domov, ktoré sa nachádzajú 180 m od plánovaného okruhu sa pani z NDS vyjadrila, že po výmene okien a dodatočnom upravení súčasných fasád, by to nemal byť pre ľudí žijúcich v okolí problém. Na otázku keď budú ľudia vonku na terase prišla zo strany NDS odpoveď, že "hádam nesedíte na terase celý deň".....

Pobyt ľudí a najmä detí vonku v hluku a prachu niekoľko rokov – všade sa rieši, že dnešné deti nešportujú, sedia doma na tabletoch a mobiloch a nechodia do prírody. Považuje Ministerstvo životného prostredia popísanú situáciu za bežnú a akceptovateľnú? Zatvoriť deti do domov so špeciálnymi izolačnými oknami a fasádami? V tomto prípade môžeme hovoriť o takmer celom ich detstve. Kde je schovaná všadeprítomná prevencia? A aký to bude mať dopad na ich zdravie na celý život?

Vzhľadom aj na medializovanú informáciu, že o všetkom rozhodne Ministerstvo životného prostredia máme za to, že akýkoľvek problém z hľadiska zdravia obyvateľstva, odrezania časti obyvateľstva od vody, znehodnotenia nehnuteľností a spodných vôd, nenávratného poškodenia krajiny a všetkých negatívnych environmentálnych dopadov v plnom rozsahu bude niesť Ministerstvo životného prostredia a nie NDS, ktorá len dostáva a plní zadania od zadávateľa, teda Vás....

Verím, že kto sa podpíše pod konečnú verziu projektu, bude v budúcnosti niesť plnú zodpovednosť za vzniknuté škody, ktorým sa však ešte stále dá predísť racionálnym posúdením celého projektu. Myslím tým napríklad výber správneho variantu, ktorý plne rešpektuje prírodu a práva ľudí na zdravie a plnohodnotný život. A nemať najhlavnejším kritériom len peniaze a zisk NDS.

Podľa zverejnených informácií sa má na financovaní spolupodieľať aj EÚ, ktorej bude veľmi záležať na spomínaných hodnotách - najmä PRÍRODE a ĽUĎOCH.

Zelené obrázky v prezentáciách NDS síce vyzerajú pôsobivo, avšak realita napr. tunel Višňové ako všetci vieme je niekde inde.

Kto nám zaručí ten ružový bezproblémový a krátky priebeh prezentovaný s úsmevom zástupcami NDS? Ak nastanú v budúcnosti problémy z dôvodu dnešného podcenenia riešenia situácie, ktoré sa dotknú obyvateľov Marianky, Záhorskej Bystrice a Stupavy a títo ľudia sa obrátia so žiadosťou o pomoc na Európsku úniu, môže dôjsť k ohrozeniu dokončenia celého diela.

Smutné je, že napriek dnešnej demokratickej spoločnosti na Slovensku, s hodnotami akými sa denne prezentujeme, sa Marianka opäť dostáva do pozície zánikovej obce ako tomu bolo za čias socializmu...

Veľmi pekne ďakujeme za Váš cenný čas, ktorý venujete našim pripomienkam a úprimne veríme v prehodnotenie celého projektu s ohľadom na všetky verejnosťou poukazované skutočnosti.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko sa venuje rôznym okruhom problematiky diaľnice D4 v niekoľkých samostatných častiach. Prvá sa venuje novému trasovaniu diaľnice. Tak ako je uvedené vo vyjadrení k podobným stanoviskám, v tomto štádiu procesu EIA je táto požiadavka irelevantná. Druhá sa venuje číslam z mýtného systému. Táto požiadavka bola splnená v rámci doplňujúcich informácií k správe o hodnotení. Tretia je k prípadnej strate vody pre obyvateľov Marianky, či svätej studne. Pripomienka je relevantná. Podmienky sú rešpektované pre tieto potreby zachovania vodného režimu a v patričnom rozsahu zapracované do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska. Štvrtá časť sa venuje vplyvu na obyvateľstvo. Nenachádzajú sa tu žiadne podmienky, ide o komentár situácie tak ako ju vidí autor stanoviska.*

**42. Lenka Pírová, Marianka** (list zo dňa 10. 02. 2020)

Zasiela nasledovné pripomienky, cit.:

- „zmena hydrogeologického režimu vplyvom razenia tunela – zahrnúť do monitorovania čo najviac zdrojov dát o podzemných vodách (napr. sprístupniť, registrovať na eventuálne monitorovanie súkromné studne - spolupráca ŠGÚDŠ, Ministerstva ŽP SR, obyvateľov dotknutých obcí),
- pri realizácii tunela využiť technológie umožňujúce drvenie vyťaženej horniny priamo v tuneli – čo najviac eliminovať hlučnosť, prašnosť, kontamináciu ovzdušia počas obdobia výstavby,
- pri razení tunela využiť techniku ktorá by umožnila nepriepustné konštrukcie a tým čo najviac minimalizovať ovplyvnenie hladiny a kontamináciu podzemných vôd,
- vetracie šachty lokalizovať v čo najväčšej vzdialenosti od citlivých území (napr. územie Borinského krasu)
- nakladanie a lokalizácia vyťaženej rúbaniny - z hľadiska environmentálnej záťaže a kontaminácie lokalizovať rúbaninu čo najďalej od poľnohospodárskej pôdy, vodných tokov, priepustného podlažia, intravilánu
- prehodnotiť lokalizáciu vyústenia tunela (pri obci Marianka), z hľadiska optimalizácie dopravy na variant medzi Stupavou a Lozornom
- návrh: ak sa počas razenia vyskytne výdatný zdroj podzemnej vody, možnosť využiť ako zdroj pitnej vody“

*Vyjadrenie MŽP SR: Podmienky uvedené v stanovisku sú relevantné a sú rešpektované a zakomponované do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska až na podmienku posúdenia nového vyústenia tunela medzi Stupavou a Lozornom.*

**43. Ing. Alžbeta Ondrušová, Ing. arch. Stanislav Ondruš, Marianka** (list odoslaný dňa 13. 02. 2020)

K predmetnej dokumentácii sa vyjadrujú nasledovne, cit.:

1. „V predloženej dokumentácii EIA boli nedostatočne posúdené vplyvy na ohrozenie spodných vôd v riešenej lokalite.
2. V predmetnej štúdii EIA sa neuvažuje vôbec s kompenzáciami úniku a straty spodných vôd.
3. Nepočíta sa s vodozádržnými opatreniami / podľa vyjadrenia zástupcov NDS bude voda z tunela odvádzaná do jestvujúceho melioračného systému na Stupavských poliach - požadujeme aby voda nebola odvádzaná do týchto zariadení nakoľko sa bude nekontrolovane strácať bez možnosti zadržania vody.
4. Žiadame, aby bol vypracovaný riadny projekt smerovaný k zadržiavaniu vody a následnej kompenzácie vodného systému formou vodozádržných opatrení. Rovnako v okolí vrtov je potrebné detailne monitorovať vplyvy výstavby tunela na ekologickú stabilitu územia. V štúdii sa uvádza, že je pravdepodobné, že voda sa bude z prameňov a studní strácať“, nie je navrhnuté žiadne opatrenie na kompenzačné opatrenie týchto vplyvov !!!!!

Myslíme si, že predložené hodnotenie EIA neakceptovalo vôbec vplyv výstavby tunela na dôležité kultúrne dedičstvo - chránenú pamiatkovú zónu Sv. Údolia so svätou studňou v Marianke.

Preto žiadame MŽP kompletne prepracovať a doplniť predmetnú štúdiu EIA. Žiadame o opätovné zváženie možnosti iného trasovania D4!!!!!!

Domnievame sa, že kultúrne a bohato turisticky využívané trasy v okolí Marianky by utrpeli ba dokonca by mohli úplne zaniknúť!

Žiadame posúdiť vplyv devastácie krajiny počas výstavby a po výstavbe, na zmenu charakteru pamiatkovej zóny v obci Marianka na kultúrno-historický charakter územia.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Všetky spochybňované závery v tomto stanovisku sú v rámci správy o hodnotení a jej príloh posúdené dostatočne. Správa o hodnotení sa dostatočne zaoberala stratou vodných zdrojov a narábaniu s prebytočnou vodou z tunela, vplyve na územie aj vplyvu na kultúrne dedičstvo. Požiadavka na nové trasovanie je v tomto štádiu procesu EIA irelevantná.*

#### **44. Zuzana Iváková, Marianka (list zo dňa 12. 02. 2020)**

Vo svojom stanovisku uvádza nasledovné: „Vážení ministri, pracovníci, odborníci a celá komisia, dovoľte mi veľmi stručne reagovať na posudzované varianty tunela Karpaty:

- nevhodne zvolené varianty NDS,
- príliš dlhý tunel, keďže nie sú schopní kvalitne obstarat' a dokončiť ani oveľa kratšie tunely,
- stavebný dvor a depónia v tesnej blízkosti obce Marianka, ľudských obydlí a navyše navrhnutý na úrodnej poľnohospodárskej pôde,
- pokles a strata vody v studniach, ohrozenie Svätej studne, zdroja pitnej vody pre chatové oblasti a ulice bez vodovodu,
- neisté napojenie na rakúsku S8, jej osud je momentálne na súde, Natura,
- nedoložené riešenie a hrozba v prípade pozastavenia prác - riziká zmeny tokov podzemných vôd,
- všetka sutina má byť ťažená na stranu obce Marianka 2x10,5km?
- odvetrávacie šachty každé 3 km, spolu 3 ks a ku všetkým plánovaná prístupová asfaltová cesta lesom, to ako vážne? Ďalší variant bude viesť diaľnicu rovno po hrebeni?
- 1,9 km val nad rúrami od razeného tunela ku Bratislavskej ceste nad úrovňou terénu. Čo bude rásť, aké stromy na umelom kopci bez možnosti čerpania zo spodných vôd? Ostanú tam holé zemité valy? Prívalové dažde spláchnu zeminu z rúr a nezostanú tam nielenže stromy, ale ani tá zem.
- z Marianky vedie jediná prístupová cesta do chatovej oblasti Lintávy/Lingráby ku záhradám, chatám a niekoľko trvale obývaným domom. Nachádza sa medzi Stavebným dvorom a otvorom tunela, teda nerieši prístup počas výstavby do tejto lokality.
- keďže som optimista snažím sa nájsť aspoň jeden kladný bod prečo by bolo vhodné tieto posudzované varianty EIA podporiť, no nenašla som žiaden. Niekde sa stala zrejme chyba, možno u mňa alebo na druhej strane?

Uvidíme a budeme veľmi pozorne sledovať všetky navrhované postupy, kroky, vyjadrenia, opatrenia, názory a zmeny, ktoré sa nás veľmi dotýkajú.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je subjektívnym pohľadom autorky stanoviska k niektorým faktom v technickom riešení stavby, resp. sú v stanovisku položené rečnícke otázky. V stanovisku sa nenachádza relevantná pripomienka, ktorá by riešila minimalizáciu vplyvov na životné prostredie.*

#### **45. Ľubomír Pír, Marianka (list zo dňa 12. 02. 2020)**

Vo svojom stanovisku uvádza nasledovné, cit.: „Vážení odborníci, posudzovatelia, zdvorilo vás žiadam o prehodnotenie predložených variant tunela cez Malé Karpaty navrhovaného v tesnej blízkosti obytnej zóny v Marianke.



Som jedným z pôvodných obyvateľov Marianky a momentálne mám už vyše 60 rokov. Bolo tu množstvo záujmov a za istého režimu sme patrili do "zániku". Boli tu však časy, kedy Marianku ako najstaršie pútnické miesto na Slovensku navštevovalo niekoľko desiatok tisíc veriacich počas dôležitých púťí v roku. V stovkách metroch by sa dali rátať rady na Svätú vodu zo Svätej studne. Táto studňa je tu vyše 700 rokov pokiaľ viem a účinky tejto vody majú zázračný vplyv na veriacich a ich choroby. Táto voda je tiež niekoľko rokov monitorovaná, je pitná a môže sa podávať aj malým deťom bez dodatočnej úpravy.

V dnešnej dobe, píše sa rok 2020 a jednou z najvzácnejších komodít sa práve stáva voda, a to nie len kvôli znečisťovaniu podzemných vôd, ale aj z dôvodu klimatických zmien a globálneho otepľovania. Na stretnutí s NDS, ktoré bolo organizované v obci Marianka 02/2020 sme sa dozvedeli, že práve strata vody bude jedným z najrizikovejších faktorov pri razbe tunela.

Máme v obci tiež ulice, ktoré nemajú prístup k verejnemu zdroju pitnej vody (t.j. Partizánska, Stromová, Borinská, Kamenná, Potočná a Podhájska ulica). Pýtam sa preto: "kto, kedy a ako nahradí obyvateľom Marianky stratu, či pokles vody v studniach ako jediného zdroja vody pre domácnosti a kto, kedy a akou formou nahradí všetkým pútnikom, veriacim a turistom stratu vody zo Svätej studne?"

Nevravím, že netreba stavať cesty a budovať infraštruktúru. Treba však hľadať a posudzovať varianty, ktoré nebudú mať negatívny dopad na naše historické hodnoty, zdroje pitnej vody, na poškodenie ľudského zdravia atď. ako má napríklad variant V2. Keď hľadáme tranzitný okruh (ako bolo povedané NDS) tak choďte smer Malacky-Lozorno-Stupava. Tam vychádza aj celková dĺžka tunela na polovicu (cca. 6km) oproti variante tunela cez Marianku (takmer 12 km). Vážme si čo nám príroda dáva, druhú šancu už dostať nemusíme.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je vyjadrením názoru pôvodného obyvateľa obce Marianka s požiadavkou na hľadanie novej trasy diaľnice. Táto požiadavka je v tomto štádiu procesu EIA irelevantná.*

#### **46. Ľubica Adamíková, Marianka (list zo dňa 12. 02. 2020)**

Vo svojom stanovisku uvádza nasledovné, cit.: „Vážený ministri, odborníci, NDS a komisia, touto cestou Vás žiadam o prehodnotenie variantu tunela Karpaty v tesnej blízkosti obce Marianka.

Sme najstaršie pútnické miesto na Slovensku, ktorému teraz reálne hrozí, že príde o Svätú vodu a vodu v studniach nás obyvateľov. Na Borinskej ulici nemáme v letných mesiacoch dostatočný tlak vo vodovode a preto sme bez vody z vodovodu každé poobedie a večer. Kto a ako nám nahradí stratu vody v studniach, ktoré sme si museli vybudovať na naše náklady a najmä Svätej vody?

Celá sutina má byť ťažená z našej strany a naša obec tým bude veľmi postihnutá hlukom a prachom, a to nám chcete ešte „pod oknami“ vytvoriť aj stavebný dvor a depóniu? Žiadame ju preložiť za Bratislavskú cestu ďalej od obydli.

Obslužné cesty k odvetrávacím šachtám chcete vybudovať v našich lesoch a zničiť tým zase kus prírody.

Ak to má byť tranzitný tunel, prečo ste zvolili jeho najdlhšiu variantu, keď by bol oveľa efektívnejší kratší variant pri Lozorne?

Veľmi dobre vieme akou „rýchlosťou“ sa stavajú diaľnice a hlavne tunely na Slovensku, preto vieme, že zaťaženie Marianky by nebolo len spomínaných pár rokov. Pozrite sa na tunel

Višňové, ktorý je oveľa kratší a nie ste schopní už roky ho dokončiť. Obávam sa, že spojzdenia tohto tunela sa rýchlosťou, akou tunely budujete, tak skoro nedočkáme, preto Vás žiadam o odsúhlasenie varianty, ktorá bude mať oveľa menší vplyv na naše životné prostredie a na nás, obyvateľov najstaršieho pútnického miesta na Slovensku.

Pri stretnutí NDS s obyvateľmi Marianky ste v prezentácii mali viackrát uvedený názov našej obce Mariánka. Nás obyvateľov to dosť irituje, keď sa prezentujete, ako Vám ide blaho nás občanov a pri tom ani neviete, ako sa naša obec volá.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je opäť žiadosťou o hľadanie novej trasy diaľnice D4. Požiadavka je irelevantná v tomto štádiu procesu EIA. V stanovisku je požiadavka na preloženie stavebného dvora a depónie za cestu I/2. Táto požiadavka je relevantná a je rešpektovaná a zahrnutá do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

**47. Bratislavské regionálne ochranárske združenie, Na riviére 7/a, 841 04 Bratislava (list zo dňa 10. 02. 2020)**

BROZ zasiela nasledovné stanovisko k správe o hodnotení navrhovanej činnosti, cit.:

„Navrhované trasovanie tunela Karpaty diaľnice D4 - ako súčasť nultého obchvatu Bratislavy - spolu s vetracími šachtami a prístupovými cestami je lokalizované v Chránenej krajinskej oblasti Malé Karpaty, kde platí druhý stupeň ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, zároveň v Chránenom vtáčom území Malé Karpaty a v ďalších existujúcich alebo navrhovaných chránených územiach národného a európskeho významu.

Na základe uvedeného žiadame minimalizovať vplyv na chránené územia, najmä územia európskeho významu, ako aj na biotopy s výskytom chránených druhov (rak riavový a i.). K výberu vhodnosti lesných porastov na umiestnenie vetracích šacht mimo biotopov európskeho významu sme sa už vyjadrili v predošlom období v písomnom stanovisku zo dňa 19. 6. 2014. Nie je vhodné otvárať vplyvu nové lokality, a preto je vhodné vylúčiť prístupové cesty k vetracím šachtám z Borinky. Pripomienka zahŕňa tiež osadenie účinnej technológie na filtrovanie znečisťujúcich látok a umiestnenie zariadení vzduchotechnickej centrály v podzemných priestoroch. K odporúčaní variantného riešenia by bolo potrebné potrebné štúdium dokumentácie i samotného terénu. Každý z variantov má negatívny vplyv, ale požadujeme modifikáciu variantu V3, príp. V2 - realizácia prekrytia úseku diaľnice pred zaústením, prístupové cesty k vetracím šachtám viesť len z Rače a Marianky, možný posun vetracích šacht východným a západným smerom z doliny Stupavského potoka, z Borinského krasu, od NPR Strmina; prípadné zníženie počtu výdychov z tunela, ak to dovoľujú normy v oblasti dopravy a pod.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko Bratislavského regionálneho ochranárskeho združenia obsahuje požiadavky na minimalizáciu záberov a vplyvov pri vetracích šachtách a prístupových cestách k nim. Pripomienky sú relevantné a sú zapracované do opatrení pre vybraný variant v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

**48. Občianske združenie (OZ) Pajštún, 900 32 Borinka č. 426, IČO 30791821 (list zo dňa 07. 02. 2020)**

Vo svojom stanovisku uvádza nasledovné, cit.: „MŽP SR zverejnilo prostredníctvom dotknutých obcí na pripomienkovanie správu o hodnotení navrhovanej činnosti „Diaľnica 04 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“, ako aj na webovej stránke:

[https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/dialnica-d4-bratislava-raca\\_zahorska-](https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/dialnica-d4-bratislava-raca_zahorska-)

bystrica-. V zmysle § 34 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. O posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov si Vám dovoľujeme v prílohe zaslať pripomienky v zákonnej lehote 30 dní odo dňa zverejnenia záverečného zhrnutia.

Konštatujeme, že dokumentácia vypracovanej správy o hodnotení a príslušných štúdií a príloh je objemná s nedostatočným časom na podrobné preštudovanie, preto nebolo možné vypracovať stanovisko podrobne a preto sa zameriavame prioritne len na umiestnenia vetracích šácht a prístupových ciest, znečistenie ovzdušia a sčasti na vplyv na podzemné vody. Naše pripomienky však, prosím, pokladajte za zásadné.

#### **A. Vetracie šachty**

V oboch tunelových rúrach - ľavej (južnej) a severnej (pravej) - je navrhnuté pozdĺžne vetranie, ktoré bude podporené výkonom stropných ventilátorov v tuneli a ukončené na portáloch z oboch strán (smerovanie exhalátov do portálov). Súčasne je navrhnuté bodové odsávanie znečisteného vzduchu a dymu, ktoré bude zabezpečené pomocou vertikálnych vetracích šácht (1 v polovici tunela až 3 v cca v štvrtinách dĺžky tunela po 3000 m). Rozptyl emisii - NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO, SO<sub>x</sub>, C<sub>x</sub>H<sub>x</sub>, suspendované častice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2.5</sub>, PAU, PCDD a PCDF, benzoapyrén (BaP), tuhé častice a prach, sadze, zápach ai. - by mal byť zabezpečený aj stredovými výduchovými objektmi, ktoré sú navrhované ako komínové telesá s parametrami cca - výška 15 m, plocha 20 m<sup>2</sup>, rýchlosť prúdenia odpad. plynov 16 m/s, kruhový prierez s priemerom 8 m. V dokumentácii SoH na str. 42 sa uvádza len CO, NO<sub>x</sub> a dodržanie kapacity, potom výpočet na str. 88 SoH, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, BaP.

Či už budú vzduchotechnické centrály umiestnené v podzemných priestoroch alebo na povrchu, nad tunelom na povrchu terénu sa bude nachádzať vždy komínový výdych z vetracej šachty a objekt ku kontrole počas prevádzky a na prípadný servis.

Napriek preštudovaniu mapových podkladov a popisu v SoH nie je celkom jasné presné umiestnenie všetkých vetracích šácht. V predošlých stanoviskách k diaľnici D4 OZ Pajštún žiadalo, aby bola lokalizácia vetracích šácht minimálne na hrebeni alebo kvôli prevládajúcim vetrom a inverzii až za hrebeňom, aby vizuálne nerušila výhľady z obce, z NKP Pajštún a aby sa minimalizoval vplyv znečistenia ovzdušia na obyvateľov, návštevníkov regiónu, ako aj chránené územia. Text ohľadom vetracích šácht nie je podrobne popísaný v SoH napriek požiadavkám, ktoré vzniesli viaceré subjekty vrátane OZ Pajštún k stanoveniu rozsahu hodnotenia. Informácie je potrebné prácne hľadať a pri niektorých variantoch sú nekompletné. Z dostupnej dokumentácie sme preto vybrali niektoré uvádzané informácie do nami spracovanej tabuľky kvôli prehľadnosti.

#### Pripomienky:

1) Vetranie emisií - ventilácia a následné filtrovanie: žiadame vybaviť vyústenie vetracích šácht najkvalitnejším dostupným (BAT = best available technology) filtračným zariadením (so schopnosťou zachytávať čo najviac emisií z výfukov, ale aj z uvoľňovaného radónu z podlažia, prachových častíc a pod.) tak, aby sa minimalizoval dopad prevádzky tunela spôsobený produkciou exhalátov na životné prostredie.

2) Ak je to možné, je potrebné realizovať v akomkoľvek vybranom variante vzduchotechnické centrály na odvetranie spalín pod povrchom, t.j. vo vybranom variante technológiu výduchov zmeniť na verziu s technológiou zapustenou pod úrovňou terénu.

3) Žiadame o zaradenie podmienky pre následné územnoplánovacie a stavebné konania - a to, aby porasty v okolí objektu boli prekategORIZOVANÉ do kategórie lesov ochranných alebo lesov s osobitným určením, aby ich nebolo možné vyrúbať, t.j. okolie s výduchom z

odvetrávacej šachty aby bolo permanentne zalesnené.

4) V SoH absentujú vizualizácie vetracích šacht (min. 15 m vysoký komín v odkrytom teréne) z úrovne terénu a z výhľadových bodov. Vizualizácia je spravená len pre V3 (VŠ na 3, 6, 9 km), aj to z výšky. Je potrebné vykonať analýzu dohľadnosti šacht, aby sa vylúčila možnosť, že bude objekt VŠ viditeľný z Borinky, z Pajštúnu a ostatných navštevovaných častí okolia v doline Stupavského potoka. A v prípade možného návrhu posunutia výduchu po trase tunela (ako je pri niektorých vetracích šachtách uvádzané v dokumentácii) požadujeme posun realizovať mimo Borinku (za hrebeň masívu). Vyžadujeme tiež vykonať analýzu dohľadnosti navrhovaného posunutého objektu VŠ.

5) Výduchové komíny žiadame umiestniť ďalej od Borinky, za vrcholovú časť masívu Malých Karpát (príp. je možné umiestnenie objektu v miernej depresii, čo znemožňuje jeho viditeľnosť z Borinky). Vzhľadom na technológiu v podzemí je možné navrhnúť posun vetracej šachty po trase tunela, a preto požadujeme posun vetracích šacht po priemete trasy tunela smerom západným a východným od obce Borinka (iné riešenie lokalizácie výduchov pri variantoch = posunúť umiestnenie vetracích šacht ďalej od kóty vrchu, Santopér/Svätý vrch“).

6) V dokumentácii sme nenašli informáciu o svetelnom znečistení pri VŠ a prístupových cestách k nim. Požadujeme uvedené doplniť. V prípade možnosti z hľadiska noriem žiadame permanentné osvetlenie objektov zrušiť v plnom rozsahu.

7) Dokumentácia SoH nepojednáva o vetracích šachtách ako o bodových zdrojoch znečistenia, pričom nad obcou sa vytvárajú nové stacionárne zdroje znečistenia. V obci nie je žiadny priemysel, ani podobná činnosť, ktorá by znečisťovala vo veľkom ovzdušie okrem samotných domácností a áut, ktoré prechádzajú dedinou. Žiadame uviesť uvažované množstvo spalín cez samotné vetracie šachty.

8) Žiadame minimalizovať počet vetracích šacht odvetrania emisií z tunela (a zároveň bez lokalizácie v Borinke), napr. ako je to v prípade variantu 2, t.j. na 1. Máme za to, že ak bolo možné navrhnúť ako jeden z možných variantov variant tunela vybavený len 1 stredovou vetracou šachtou (variant č. V2), čo by bolo síce ľahšie realizovateľné (poznámka na str. 17 SOH), je možné obslužiť odvetranie spalín aj pri iných variantoch podobne s príslušným vhodným navrhnutím technického riešenia a v súlade s platnými predpismi týkajúcimi sa vetrania cestných tunelov (napr. silnejšie vetranie zo vstupných portálov a i.).

9) Upozorňujeme aj na nesúlad s platnou územno-plánovacou dokumentáciou (s územným plánom) Borinky.

10) Celkový stav životného prostredia sa v Borinke zhorší, aj keď úroveň znečistenia ovzdušia, ako sa uvádza v SoH, splňa požadované limity v zmysle právnych predpisov. Argument, že ide o limitné hodnoty zaťaženia ovzdušia, ktoré nebudú prekračované, t.j. jedná sa o povolené limitné hodnoty látok znečisťujúcich ovzdušie, neobstojí, pretože tieto limity sú stanovované pre mestské prostredie. Hodnotenie zdravotného rizika bolo vykonané len ako porovnanie znečisťujúcich látok s ich limitnou hodnotou vo voľnom ovzduší, pričom chemické látky by sa mali hodnotiť na základe ich prahových (nekarcinogénnych) a bezprahových (karcinogénnych) účinkov, tzn. aj pre benzoapyrén (dokázaný karcinogén pre ľudí). Pozn. podľa tab. na str. 94 – 101 SoH sú hodnoty uvádzané pre Borinku relevantné (asi polovičné oproti Marianke).

11) Nebol analyzovaný vplyv radónu.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky k umiestneniu vetracích šacht, využitia technológie vetrania usporiadanie okolia výduchov sú relevantné. Sú akceptované a zahrnuté do opatrení pre*

vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska. Pripomienky 9 až 11 sú subjektívne konštatovania autorov stanoviska.

## **B. „Prístupové cesty**

Z dokumentácie nie je jasné, či prístupové cesty k vetracím šachtám budú trvalo spevnené komunikácie s vyasfaltovaním - a nutnosť ich dobudovania. Túto informáciu sme zrozumiteľne nedostali ani z verejného prerokovania SoH v Stupave. V samotnej SoH sa spomína využitie existujúcich spevnených komunikácií a existujúcich lesných ciest na realizáciu a prevádzku vetracej šachty (napr. str. 37 ohľadom prepojení, ale v texte sa v niektorých stadiach uvádza možnosť vybudovania prepojenia prístupových ciest pomocou vybudovania cesty so štrkovým podkladom a pod.). Absentuje teda informácia, či sa uvažuje o „spevnení“ týchto prístupových ciest, t. j. vybudovaní permanentných cestných komunikácií. Podobne nejasne sa to uvádza aj v mapových podkladoch: „Prístupová cesta č. xy, body 1) – 4)“ hovorí o dočasnom a trvalom zabratí, nerozlišuje výstavbu a prevádzku, nedefinuje potrebu výstavby novej komunikácie a pod.

### Pripomienky:

1) Požadujeme objasniť vyššie uvedenú skutočnosť, pričom podotýkame, že už v predošlých stanoviskách OZ Pajštún žiadalo, aby sa minimalizovali úpravy existujúcich obslužných ciest vedúcich k výduchom a v maximálnej miere využili existujúce lesné cesty bez výraznejších zásahov, t.j. bez budovania nových asfaltových ciest. Na pripomienke naďalej trváme. Žiadame, ak je to možné, nebudovať nové prístupové cesty (ďalšia fragmentácie krajiny, zhoršenie životného prostredia mobilnými zdrojmi v nových lokalitách).

2) V SoH sme našli informáciu, že súčasne je možné s využitím pomerne hustej siete lesných ciest, často spevnených, prepojiť všetky vetracie šachty z prístupovej komunikácie z Rače. Dovoľujeme si požiadať o aplikovanie tejto možnosti – trasovať akýkoľvek prístup mechanizmov k výstavbe a následne ku kontrolám počas prevádzky, a to zo strany Rače.

3) Nemáme tiež informáciu, či prístupové cesty k vetracím šachtám majú byť permanentne osvetlené. Prosíme doplniť.

4) Pôvodný hrebeňový biokoridor nadregionálneho ÚSES by potenciálne mohli ovplyvniť prístupové cesty od obce Borinka. V schematickej (orientačnej) trase biokoridoru sa nachádzali aj stredové (VŠ2) vetracie šachty variantov V1, V3 a V3a, a VŠ1, variantu V2 (str. 218 SoH).“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky k umiestneniu prístupových ciest k vetracím šachtám sú relevantné, je potrebné minimalizovať nové zábery a využiť v maximálnej miere existujúce komunikácie. Podmienky sú adekvátne zahrnuté do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

## **C. „Podzemná a povrchová voda**

### Pripomienky:

1) Žiadame zhodnotiť vplyv na vodné prostredie odvádzaním odpadových vôd, a to znečistenými vodami odtekajúcimi z cesty do vodných recipientov (na západnej strane Mariánsky a Podhájsky potok), prípadné ich zachytenie a znovuvyužitie ako úžitkovej vody (počas výstavby D4, pri prevádzke a pod.). Navrhujeme, aby sa zachytená voda z dažďovej kanalizácie s odlučovačom ropných látok na portáli (str. 72, str. 104 kap. B.II.2 SoH) znovu využívala, napr. ako požiarna voda v tuneli.

2) Prieskumami bolo preukázané nežiaduce ovplyvnenie kvantity a kvality útvaru podzemnej vody v širšom okolí obce Marianky, vrátane možného ovplyvnenia Svätej studne a prameňov

Vydrice v hornej časti jej povodia. Oblasť prameniska Pajštúnskej vyvieracky, Medené Hámre, Pod hradom (malý), Pod hradom (veľký) a Volavec nie je bližšie preskúmaná. Uvádza sa, že k ich ovplyvneniu nedôjde. Tieto konštatovania však nie sú odborné ničím podložené. Bez vykonania podrobného prieskumu nemožno odvodiť dostatočne podložené závery k realizácii D4 v oblasti Borinského krasu - prameňov Pod hradom, Volavec, Pajštúnska vyvieracka, Medené Hámre, Svätej studne a ďalších prameňov. 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.

Pozn. Nemožno teda súhlasiť so závermi pri vplyve na podzemné a povrchové vody, horninové prostredie (kap. C.III.5 - vplyvy na vodné pomery, kap. C.III.2 - vplyvy na horninové prostredie, kap. C.III.10- vplyvy na ÚSES), kde sa vychádza so záverov: „Za predpokladu razenia metódou TBM je možné konštatovať, že za normálnej situácie, to je 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 SoH)“.

3) Na razenie tunela vybrať technológiu s čo najmenším vplyvom na zmenu hladiny podzemnej vody (tunel môže slúžiť ako drén), t.j. kontinuálnu metódu razenia (TBM) - aby sa do budúcnosti zachovalo čo najviac zdrojov podzemných vôd aj s prihliadnutím na možný budúci nedostatok pitnej vody za súčasnej prebiehajúcej zmene klímy.

4) Odkiaľ a koľko (postačí prietok) sa bude odoberať voda do rozvodov technologickej a úžitkovej vody v tuneli (str. 46, B) b01), na údržbu strojov, komunikácií, ako zdroj v prípade hasenia požiaru (str. 71)? V SoH sa uvádza na str. 71 doriešenie až v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Vo všeobecnosti možno konštatovať, že samotná správa o hodnotení ako aj záverečné správy „Technická štúdia a orientačný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum pre stavbu diaľnice D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica“ (HydroGEP, 2015) a „Doplňkové 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 navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica“ na životné prostredie. Rovnako je dostatočne posúdený aj vplyv na povrchové vody.*

#### **D. „Výber variantu**

Doterajším vyhodnotením jednotlivých kritérií sa v materiáli preferujú ako najvýhodnejšie varianty variant V3 a V3a. Obidva sa Borinky najviditeľnejšie dotýkajú práve počtom a umiestnením vetracích šácht (v oboch variantoch tri). Borinka je turisticky vyhľadávaná obec a taktiež aj počet obyvateľov rastie (počet uvádzaný v SoH nezodpovedá skutočnosti, pričom starý údaj z r. 2017 zahrňuje len obyvateľov s trvalým bydliskom), najmä mladých rodín.

#### **Pripomienky:**

1) Ak je možné, žiadame zhodnotiť aj V4, V5, V6 vrátane vnútorného mestského okruhu Bratislavy. Variant V1 neodporúčame ako neprijateľný z vyššie uvádzaných dôvodov.

2) Prikláňame sa k výberu variantu V2 s viacerými úpravami s kombináciou preferovaného

variantu V3, a to najmä ak:

- výber umiestnenia 1 vetracej šachty bude za úpäťm pri Bielom kríži, v Rači, s príp. posunutím od Borinky ešte východným smerom;
- ak sa dá, tak s podzemnou vzduchotechnickou centrálou,
- zakrytím diaľničného telesa pri Marianke
- podobne ako je to pri V3,
- prístupové cesty k VŠ mimo Borinky - ako je to navrhnuté vo V2 a V3.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka na posúdenie ďalších variantov je v tomto štádiu procesu EIA už irelevantná. Požiadavky na zmenu polohy vetracích šácht a polohy prístupových komunikácií k nim je riešená v predošlých bodoch tohto stanoviska.*

#### **E. „Iné všeobecne**

Znečistenie ovzdušia v príľahlom regióne sa zvýši počas výstavby, aj po uvedení diaľnice do prevádzky dennodenným privedením množstva áut. Počas výstavby bude mať činnosť vplyv na spomalenie automobilovej dopravy od/do Záhorskej Bystrice alebo na/z diaľnice pri Stupave. Už teraz je situácia v úseku definovaná vysokou frekvenciou a trvaním dopravných zápch. Myslíme si, že stavebnými prácami na nultom obchvate D4 pri Marianke sa situácia určite ešte zhorší.

#### Pripomienky:

1) Mesto Bratislava má dostatočný rekreačný potenciál prírodného zázemia mesta v Borinke, ktorý poskytuje krásne výhľady do okolitej krajiny – pre realizáciu zimných športov (bežkovanie), ale aj cykloturistiky a letnej turistiky po turistických značených chodníkoch, tiež návštevou historických pamiatok najmä zrúcaniny hradu Pajštún (str. 242, 244 SoH). Umiestnením vetracích šácht, prístupových ciest a pod. sa môže tento potenciál negatívne ovplyvniť.

2) Ako určitá kompenzácia pre obyvateľov príľahlého regiónu vrátane obyvateľov Borinky je vybudovanie rovnocennej možnosti na presun na krátke vzdialenosti pomocou cyklo dopravy. V rámci kompenzačných opatrení žiadame vybudovanie Cyklotrás medzi Bratislavou - Mestskou časťou Záhorská Bystrica, Stupavou, Mariankou a Borinkou. V prípade Borinky sa jedná konkrétne o vybudovanie prepojenia Stupavy a Borinky hneď pri existujúcej cestnej komunikácii.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Umiestnením vetracích šácht a rozumným využitím existujúcich ciest ako prístupových komunikácií k nim sa nijako neovplyvní rekreačný potenciál územia. Požiadavka na vybudovanie nových cyklotrás je z pohľadu vplyvov na životné prostredie irelevantná.*

#### **49. Tatiana Novotná, Marianka (list zo dňa 11. 02. 2020)**

Vo svojom stanovisku uvádza nasledovné, cit.: „Dovoľujem si Vám zaslať pripomienky k Správe o hodnotení vo veci výstavby diaľnice D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica:

1. Chýba posúdenie vplyvov pre trasovanie V4 a V6 a žiadam o posúdenie vplyvov aj pre trasovanie V4 a V6 a kombinovanú variantu V4-V6.
2. Zvlášť vyhodnotiť opodstatnenosť výstavby v jednotlivých variantoch.
3. Vylúčiť trasovanie podľa variantu V1 a V2.
4. Vylúčiť trasovanie podľa variantu V3 a V3a vzhľadom na to, že vetranie splodín z tunela cez vetracie šachty má ústiť do chránenej krajinej oblasti Malé Karpaty, a zároveň sú razbou tunela ohrozené podzemné vody, ktoré sú zásobárňou jednak Svätej studne, a tiež jediným zdrojom pitnej i úžitkovej vody pre časť obyvateľov Marianky, ako aj zdrojom vody pre flóru a faunu CHKO Malé Karpaty.
5. V tejto súvislosti žiadam urobiť podrobný a relevantný hydrometeorologický prieskum pre

varianty V3 a V3a.

6. V prípade zotrvania pri variante V3 žiadam prekryť tunel až po alebo až za úroveň Bratislavskej cesty, to znamená, prekryť úsek v dĺžke 160 km od navrhovaného ústia a spevnenú plochu pre záchranárske zložky posunúť za Bratislavskú cestu v smere od Marianky.
7. V prípade V3, V3a odsunúť depóniu, skládku rúbaniny, a stavebný dvor vrátane výroby prefabrikátov za úroveň Bratislavskej cesty v smere od Marianky.
8. Samostatne posúdiť EIA k depónii a stavebnému dvoru vo variantoch pred a za Bratislavskou cestou v smere od Marianky.“

*Vyjadrenie MŽP SR: V tomto štádiu procesu EIA nie je možné posudzovať ďalšie varianty (pripomienka č. 1), ostatné požiadavky rovnako nie je možné považovať za relevantné s výnimkou požiadavky č. 7, tá je rešpektovaná a zahrnutá do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

#### **50. Mgr. Alfonz Šuran, Marianka (list zo dňa 13. 02. 2020)**

Vo svojom stanovisku uvádza nasledovné, cit.: „Naše stanovisko posielame v zákonnej lehote 30 dní po zverejnení EIA na úradnej tabuli obce Marianka, kde sa oznam objavil 15.1.2020.

Ako občania obce Marianka máme obavy zo zhoršenia nášho životného prostredia v čase výstavby a prevádzky tunela Karpaty. Predovšetkým nás trápí trvalé zhoršenie kvality vzduchu. Vyústenie tunela /západný portál/ je naplánovaný západne od Marianky, čo pri prevládajúcom západnom a severozápadnom prúdení bude znamenať, že podstatná časť výfukových plynov /22 tisíc vozidiel a viac./ zamorí vzduch v obci. Marianka je obkolesená lesmi, doterajšia kvalita vzduchu je veľmi vysoká, čo sa žiaľ zmení k horšiemu. Zvýšenie hladiny znečisťujúcich látok, preto žiadame kompenzovať výmenou vykurovacích kotlov v rodinných domoch v Marianke za bezemisné, teda za tepelné čerpadlá. Takéto odstránenie zdrojov znečistenia vzduchu z lokálnych zdrojov tepla na báze fosílnych palív /uhlie, ropné produkty, zemný plyn/ a dreva by malo vyrovnať bilanciu znečistenia vzduchu v obci. Ďalej v tejto súvislosti žiadame o posunutie západného vyústenia výduchu výfukových plynov aspoň do vzdialenosti 500 metrov od obytnej zóny Panský les, východným smerom. Výdych odsávania ďalej žiadame osadiť filtrami znečisťujúcich látok a to na najdokonalejšej možnej technickej úrovni. Výdychy budú v prípade havárie slúžiť aj ako „komíny,, na odvedenie spalín z prípadného požiaru v tuneli, pri ktorom teoreticky môže vzniknúť teplota prevyšujúca 1000 stupňov Celzia. Výdychy preto žiadame naprojektovať tak, aby keď takýto prípad nastane nedošlo k vznieteniu okolitého lesa a teda ohrozeniu obce lesným požiarom. Za optimálny považujeme systém, ktorý by obsahoval jeden centrálny výdych na hrebeni Malých Karpát. Žiadame ďalej, aby boli pre zlepšenie kvality vzduchu pri výstavbe používané len vozidlá spĺňajúce emisnú normu Euro VI. a vyššiu a aby vozidlá nepoužívali na výstavbu obecné komunikácie, ani štátnu cestu prechádzajúcou obcou.

Ďalším problémom, ktorý v súvislosti s výstavbou tunela vidíme je možný pokles spodnej vody a teda hrozba straty vody v našich studniach. Aj keď niektoré navrhované varianty sú šetrnejšie, na verejnom prerokovaní v Marianke nechcel nikto zo zástupcov NDS, ani pozvaných expertov zaručiť, že sa tak nestane. Preto žiadame aby boli studne - v mnohých prípadoch jediný zdroj vody pre obyvateľov /napr. ulice Partizánska a Borinská/- monitorované a to čo najskôr, a v prípade poklesu hladiny počas výstavby a prevádzky, aby bola každému takto postihnutému obyvateľovi postavená nová, hlbšia studňa, s dostatkom vody a to aj v prípade, že nie sú oficiálne registrované, ale existujú a používajú sa /V časti obce Marianka, napr. na Partizánskej ulici, je výrazný nesúlad reálne existujúcich pozemkov



a nehnuteľnosti medzi realitou a katastrálnou mapou, preto nie je možné studne oficiálne zaregistrovať/. Na tento účel žiadame vytvoriť rezervný fond v dostatočnej výške, z ktorého by sa v prípade poklesu hladiny vody v studniach tento problém riešil. Alternatívou je vybudovanie vodovodu, ale to je v Marianke problematické, pre slabú kapacitu vodojemu, pre už existujúcich. Podobne žiadame aby bol monitorovaný aj Mariánsky potok a jeho prítoky, pretože pokles, či dokonca strata vody teoreticky hrozí aj týmto prameňom. Podobne ako v prípade studní, aj tu žiadame nahradenie prípadných stratených prameňov navrátením nových tak, aby sa ráz krajiny nezmenil. Nevieme si predstaviť napríklad sväté údolie v Marianke bez zurčiaceho potoka...

Tretím ohrozením životného prostredia v obci je hlučnosť a to v čase výstavby i prevádzky. Na elimináciu hluku počas výstavby požadujeme postaviť okolo celého staveniska smerom k obytným zónam obce dočasné protihlukové steny v takej výške, aby v maximálnej technicky dosiahnuteľnej miere eliminovali zvýšenú hlučnosť počas výstavby. V súvislosti s hlukom opäť pripomíname požiadavku vylúčiť počas výstavby používanie všetkých komunikácií v obci.

Marianka je vo svete známa ako najstaršie pútnické miesto v strednej Európe. Pútnici hľadajú v Marianke predovšetkým pokoj, ticho a krásu. Žiaľ, priblíženie tak masívneho množstva áut k pútnickému údoliu bude mať za následok zvýšenie tlmeného nízkofrekvenčného zvuku, ktorý pri modlitbách i len obyčajnej prechádzke prekáža a vyrušuje. Pútnické miesto je totiž podľa nášho názoru treba posudzovať inak ako povedzme obytné zóny, tu sa nejaké normy hlučnosti asi veľmi uplatňovať nedajú. Jednoducho ak vaša duša hľadá ticho, prekáža aj vzdialené tlmené dunenie.... Na kompenzáciu prevádzky tunela ako nového intenzívneho zdroja hluku navrhujeme vybudovať cestný obchvat Svätého údolia tak, aby štátna cesta, ktorá v súčasnosti cez údolie vedie na ulice Stromová a Partizánska bola odklonená a vylúčili sa tak v maximálnej možnej miere lokálne zdroje hluku. Projekty navrhovaného obchvatu svätého údolia má k dispozícii rímsko-katolícka cirkev, farnosť Marianka.

Štvrtým zásahom do kvality životného prostredia je prašnosť, ktorá sa zvýši najmä počas výstavby tunela. Žiadame aby boli preto prijaté všetky technicky dostupné opatrenia jeho elimináciu.

Piatym rizikom pre obec je radón a jeho prenikanie do už existujúcich rodinných domov. Výstavba tunela, otrasy spôsobené využívaním masívnych mechanizmov / 100 metrov dlhý raziaci stroj/ môžu spôsobiť otrasy, ktoré budú mať za istých okolností za následok narušenie štruktúr podkladových hornín, pričom hrozí zvýšenie hladiny vzĺnania radónu do rodinných domov. Žiadame preto aby bola úroveň radónu v našich rodinných domov monitorovaná a to čo najskôr, a v prípade nárastu jeho hladiny počas výstavby a prevádzky tunela aby bola každému takto postihnutému obyvateľovi nainštalovaná v podzemných a na prízemných priestoroch rodinných domov rekuperačná pretlaková vzduchotechnika, ktorá vzĺnaniu radónu do rodinných domov zabráni. Na tento účel žiadame vytvoriť rezervný fond v dostatočnej výške, z ktorého by sa v prípade rastu vzĺnania radónu tento problém riešil.

Na základe vyššie uvedeného žiadame, aby MŽP vydalo kladné stanovisko k EIA tunela Karpaty a posudzovaného úseku D4 len, ak budú prijaté všetky nami navrhované kompenzačné opatrenia.

Za skupinu občanov obyvateľov obce Marianka žijúcich na Partizánskej ulici a v Panskom lese vyhotovil dolu podpísaný Mgr. Alfonz Šuran.“

*Vyjadrenie MŽP SR:Požiadavky na umiestnenie a využitú techniku vo vetracích šachtách,*

*d'alej požiadavky na monitoring vôd, zabezpečenie zásobovania pitnou vodou, vylúčenie staveniskovej dopravy v obci počas výstavby a tiež aj protihlukové opatrenia, považujeme za relevantné a sú zakomponované do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska. Ostatné požiadavky sú z pohľadu vplyvov navrhovanej činnosti irelevantné.*

## **51. Stanislav Styan, Bratislava (list zo dňa 13. 02. 2020)**

Vo svojom stanovisku uvádza nasledovné, cit.: „Pripomienky k dopravno-inžinierskemu posúdeniu:

1. V úvode dokumentu na strane 6 a 7 v dopravnom zdôvodnení stavby sa nachádza stručné odôvodnenie stavby. Odhliadnuc od logicky nenadväzujúceho súvetia je tu uvedený argument, že posudzovaný úsek diaľnice D4 prinesie „skrátene dopravnej vzdialenosti v smere sever - východ“. Je pravda, že tunel prinesie skrátenie vzdialenosti pre tranzit v smere od D2 z Českej republiky na D1, resp. opačne, o približne 12 km, ale zároveň bude znamenať aj predĺženie trasy pre tranzit v smere sever - juh o približne 17 km. Práve v smere sever - juh je intenzita tranzitnej dopravy oveľa väčšia, ako intenzita medzi D1 a D2 do ČR. Po dokončení úseku Rača-Záhorská Bystrica je naplánované cez neho odkloniť aj tranzit v smere sever - juh prechádzajúci dnes cez Lamač, Mlynskú Dolinu a most Lafranconi. Pokiaľ teda príde k skráteniu trasy pre tranzit prechádzajúci medzi diaľnicami D1 a D2 (menšie skrátenie trasy a menšia intenzita dopravy) a zároveň k predĺženiu trasy pre tranzit na dnešnej D2 v smere sever - juh (väčšie predĺženie trasy a väčšia intenzita dopravy), tak hrozí že v konečnom dôsledku sa väčšiemu množstvu vozidiel trasa predĺži. Bude to znamenať zbytočné navýšenie sumárnych vozokilometrov, ktoré bude tranzit musieť urobiť pri prejazde územím Bratislavského kraja. Tisíce kamiónov denne budú pri prejazde Bratislavským krajom prekonávať o 17 km dlhšiu vzdialenosť oproti dnešnej priamej trase, čo bude znamenať výrazné zvýšenie škodlivých emisií vypúšťaných do ovzdušia. Je v záujme životného prostredia umelo predlžovať trasu o 17 km najväčšiemu tranzitnému toku dopravy, aký v Bratislave existuje?

Požadujem od MŽP SR, aby bralo do úvahy sumárne množstvo emisií z motorových vozidiel, ktoré bude produkované po zrealizovaní navrhovaného úseku D4 a odklonení tranzitu na nové trasy. Takáto analýza by mala byť súčasťou predloženej EIA dokumentácie, nakoľko je predpoklad, že nový systém vedenia tranzitu v okolí Bratislavy bude znamenať vyšší objem emisií oproti súčasnosti.

2. Jeden z hlavných argumentov pre budovanie predmetného úseku D4 je údajná potreba spojenia D4 s plánovanou rýchlostnou cestou S8 v Rakúsku. Nie je isté, že Rakúsko rýchlostnú cestu S8 niekedy postaví až po hranice so SR. V pripomienkach k zámeru na EIA v roku 2016 som žiadal o doplnenie informácií o aktuálnom stave prípravy výstavby rýchlostnej komunikácie S8 na rakúskej strane. V predloženej dokumentácii EIA však takéto informácie chýbajú. Na verejnom prerokovaní zaznela informácia, že v Rakúsku je vedený súdny spor o trasovaní rýchlostnej cesty S8 chránenými územiami pri rieke Morava. Pre Rakúsko nie je z dopravného ani z ekonomického hľadiska prioritou rýchlostnú cestu S8 dostavať až po hranice so SR. Ak Rakúsko rýchlostnú cestu S8 nikdy nedostavia k hraniciam so SR, tak sa stráca jeden z hlavných argumentov NDS, ktorými odôvodňuje trasu tunela cez Marianku (trasu s nižšou výhľadovou intenzitou dopravy, ako cez Lamač).

Žiadam MŽP SR, aby bralo ohľad na fakt, že jeden z hlavných účelov hodnoteného úseku D4 (varianty V1 až V3) nemusí byť nikdy naplnený. Výstavba rýchlostnej cesty S8 je veľmi otázná a ani NDS nevie či a kedy príde skutočne k jej realizácii.

3. Z údajov o predpokladanej intenzite dopravy v tunely a tiež z kartogramov vychádzajú varianty cez Lamač oveľa priaznivejšie (tunel bude mať väčšie využitie). Pre varianty V1 až V3 vychádzajú priemerné denné intenzity dopravy nižšie (22 až 24 tisíc vozidiel), ako pri variantoch cez Lamač (varianty V4 a V6). Je nepochopiteľné prečo NDS zatracuje varianty V4 a V6. Odôvodnenie, že tieto varianty neposkytujú priame napojenie na plánovanú cestu S8 je nedostatočné, nakoľko prepojenie s S8 je možné úsekou diaľnice D2 Lamač-Stupava, ktorý má byť v budúcnosti aj tak rozšírený na 6 pruh. Dostavba cesty S8 je navyše veľmi otázná, ako som vysvetľoval vyššie. 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. Prečo sa v predložennom projekte neuvažuje s čo najefektívnejším využitím tunela pre čo najviac obyvateľov, ale preferuje sa variant s nižšími predpokladanými intenzitami dopravy a s výlučne tranzitnou funkciou? Trasa preferovaná zo strany NDS bude podľa prezentovaných údajov o predpokladaných priemerných intenzitách dopravy znamenať neefektívne vynaložené verejné financie. MDV SR a NDS od začiatku prípravy projektu až doteraz nedokázalo nespochybniteľne odôvodniť potrebu výstavby tunela pod Malými Karpatami v nimi preferovanej a presadzovanej trase medzi Račou a Mariankou. Dopravno-inžinierske posúdenie je spracované na základe neaktuálnych údajov a závery a odporúčania nie sú dostatočne argumentačne podložené.

Žiadam preto MŽP SR, aby neakceptovalo predložené dopravno-inžinierske posúdenie a v rámci svojich kompetencií požadovalo opätovné posúdenie, ktoré bude založené na aktuálnych dátach a bude rovnocenne a objektívne posudzovať všetky varianty. Ideálne by mala byť spracovaná samostatná dopravno-inžinierska štúdia mimo procesu EIA, ktorá by definitívne a nespochybniteľne určila opodstatnenosť tunela a jeho trasovanie.

4. Na strane 50 dopravno-inžinierskeho zhodnotenia je uvedené, že optimálne využitie tunela bude dosiahnuté presmerovaním dnešného tranzitu na diaľnici D2 cez nový tunel namiesto trasy cez Lamač, Mlynskú dolinu a most Lafranconi. Nikde v predloženej dokumentácii nie je uvedené ako bude takýto odklon realizovaný. Bude to realizované dopravným značením alebo cenovým zvýhodnením novej trasy oproti tej starej? Tieto otázky nie sú momentálne zodpovedané a bez týchto odpovedí nemohol byť správne kalibrovaný dopravný model, na základe ktorého vyšli spracovateľovi dopravno-inžinierskeho posúdenia výhľadové intenzity dopravy. Spoplatnenie, resp. nespoplatnenie hodnoteného úseku má vplyv na výsledky dopravného modelu (napr. impedančný efekt v prípade spoplatnenia). Bez odpovedí na tieto otázky sú výhľadové modely priemerných denných intenzít dopravy irelevantné pre ďalšie posudzovanie. Nehovoriac o neaktuálnosti použitých vstupných údajov.

Žiadam MŽP SR o vzatie uvedených argumentov do úvahy, nakoľko výhľadové intenzity dopravy na hodnotenom úseku sú jedným z kľúčových ukazovateľov pri hodnotení projektu. Ich nepresnosť môže spôsobiť nesprávny výber trasy alebo napr. nesprávne výsledky rozptylových analýz a podobne.

5. Na strane 55 dopravno-inžinierskeho posúdenia je uvedené, že výstavba nových úsekov D4 bude mať "ťažký dopad na priepustnosť" úsekov mestských komunikácií priamo napojených na diaľnicu a bude potrebné ich skapacitnenie. Z tohto vyplýva, že D4 pomôže vyriešiť dopravnú situáciu len zdanlivo, avšak v skutočnosti len presunie súčasné problémy do iných miest a v budúcnosti ich možno ešte aj zhorši prilákaním ďalšej dopravy.

Žiadam MŽP SR, aby malo na zreteli toto konštatovanie uvedené v dopravno-

inžinierskom posúdení a prihliadalo na neho aj vo vzťahu k iným argumentom, ktoré hovoria v neprospech realizácie projektu v navrhovanom rozsahu a trasovaní. Presúvať dopravné problémy do mesta a v tej istej chvíli hovoriť, že NDS nemôže riešiť mestskú dopravu (tvrdenie zástupcov NDS na verejnom prerokovaní) je neakceptovateľné a nevedie to k dlhodobo udržateľnému rozvoju.

6. Na strane 56 dopravno-inžinierskeho posúdenia je odporúčané vo viacerých bodoch rozvíjať sieť verejnej dopravy popri výstavbe diaľnice D4. Bude štát v najbližších rokoch investovať porovnateľné finančné prostriedky, aké plánuje investovať do posudzovaného úseku D4, aj do verejnej dopravy v Bratislave a v jej okolí?

Žiadam MŽP SR, aby pri posudzovaní hodnoteného projektu zohľadnilo jeho investičnú náročnosť. Je otázne, či by z pohľadu životného prostredia a udržateľného rozvoja nebolo efektívnejšie investovať miliardu eur do infraštruktúry verejnej dopravy, ktorá dlhodobo trpí veľkým investičným dlhom (napr. železničná infraštruktúra na území Bratislavy).“

#### Vyjadrenie MŽP SR:

*V rámci doplňujúcich informácií k správe o hodnotení bolo dopracované aj aktuálnejšie Odborné posúdenie výhľadovej dopravnej situácie v dotknutom území pre stavbu: „Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica“, kde je zohľadnený aktuálny stav dopravy a aktuálne dáta zo sčítania dopravy, čím sa presne dotvára obraz o stave dopravy v hlavnom meste Bratislava a jej okolí.*

#### „Pripomienky k vplyvom stavby na životné prostredie:

1. Konkrétny spôsob navrhovaného odvetrávania tunela je v rozptylovej štúdii vysvetlený nasledujúcim textom (platí pre varianty V1 a V3): „Pri normálnej dopravnej prevádzke, pri rýchlostiach vozidiel 40 - 100 km/h sa oba tubusy vyvetrajú pozdĺžnym vetraním s prúdovými ventilátormi pod klenbou tunela. Vetracie šachty zaisťujú odvod znečisteného vzduchu z daného vetracieho úseku a prívod čerstvého vzduchu.“ Na verejnom prerokovaní odznela od zástupcov NDS informácia, že vetracie šachty budú využívané len v prípade nadmerného znečistenia vzduchu v tunely v prípade krízovej situácie. Za normálnych okolností pri bežnej intenzite dopravy bude tunel odvetrávaný len prostredníctvom portálov tunela (vzduch bude poháňaný vozidlami, prípadne stropnými ventilátormi). Znamená to, že z celej dĺžky severnej tunelovej rúry budú výfukové plyny unikať západným portálom a z južnej rúry východným portálom tunela, Z vyššie citovaného textu však takáto informácia priamo nevyplýva a je len vecou náhody, že sa verejnosť na verejnom prerokovaní, vďaka otázkam smerujúcim zástupcom na NDS, takúto informáciu vôbec dozvedela. Je zarážajúce, že tak zásadná informácia nie je zrozumiteľne napísaná v rozptylovej štúdii. Pre obyvateľov Marianky sa tu nabaľujú viaceré negatívne činitele. V tesnej blízkosti obývanej časti obce sa bude nachádzať portál tunela, z ktorého budú unikať exhaláty z 12 km dlhého úseku diaľnice. Zároveň priamo v smere od západného portálu tunela k obývanej časti Marianky, teda od severozápadu na juhovýchod, je prevládajúce smerovanie vetra. Časť obce navyše leží v údolí, čo bude tiež zhoršovať stav ovzdušia.

Žiadam MŽP SR, aby vo svetle uvedených zistení o plánovanom spôsobe odvetrania tunela odmietlo trasovanie hodnoteného úseku D4 s portálom tunela v Marianke. V prípade realizácie hodnoteného projektu požadujem, aby MŽP SR žiadalo od NDS nepretržité využitie vetracích šacht počas prevádzky tunela, nie len počas mimoriadneho znečistenia ovzdušia v tunely. V prípade nevyužívania vetracích šacht budú na Marianku vypúšťané exhaláty z celej jednej tunelovej rúry, čo je neakceptovateľné.“

Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka je irelevantná. Toky emisií boli zahrnuté do rozptylového

modelu, ktorý riešil dostatočne tieto fakty v rámci predložených štúdií. Z neho potom vychádzajú opatrenia na minimalizáciu týchto dopadov na obec Marianka vo všeobecnosti.

„2. Pokles spodných vôd je v hydrogeologickom posúdení v extrémnom prípade predpokladaný o 4,5 metra. Takýto scenár predpokladá dlhodobé sucha a nečakané zastavenie stavebných prác pri razení tunela. Pri pohľade na dnešnú realitu sa však „katastrofický“ scenár vôbec nejaví ako nereálny. V dôsledku globálnej zmeny klímy nie je vylúčené, že sa v najbližších rokoch nebude vyskytovať vysoko podpriemerný úhrn zrážok. Štatistiky z posledných 10 rokov naznačujú trend ubúdania množstva zrážok. Ročné úhrny zrážok boli väčšinou pod dlhodobým priemerom, pričom niektoré roky boli hlboko pod priemerom (zdroj SHMU). V publikácii „Dopady klimatickej krízy na Slovensko“ vydanéj organizáciou Greenpeace (spolupracovali na nej s klimatológom Jozefom Pechom) je uvedený predpoklad, že do roku 2075 klesnú využiteľné vodné zdroje na západnom Slovensku o 70 %. Považujem preto za hazard realizovať akýkoľvek projekt, ktorý ohrozuje súčasnú výšku hladiny spodnej vody. Definitívnemu rozhodnutiu projekt realizovať by mal predchádzať detailnejší prieskum geologických, hydrologických a hydrogeologických pomerov v teréne (napr. viac vrtov), na základe ktorého bude možné vyvodiť závery o možných vplyvoch stavby na spodnú vodu s väčšou istotou. V tomto prípade by nemala cena ďalších analýz zohrávať kľúčovú rolu.

Pri doterajších skúsenostiach s výstavbou tunelov na Slovensku nie je vylúčená ani možnosť nečakaného zastavenia razby tunela s negatívnym dôsledkom na hladinu spodných vôd. Práve v blízkosti Marianky bude tunel prechádzať tektonicky porušeným horninovým prostredím a tiež bridlicami a vápencami (úsek tunela v kilometri 9 až 10), s ktorými súvisí aj prítomnosť krasových javov. Na základe hydrologického prieskumu v rozsahu v akom bol realizovaný nemožno s istotou tvrdiť, že nepríde k výraznému negatívnemu vplyvu na spodné vody v Marianke. 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 výdatností prameňov a vyvieračiek, ktoré sú nad kótami razených tunelov. Marianka je najstarším pútnickým miestom vďaka Svätej studni (trasa tunela je prepojená s infiltračnou a akumuláčnou oblasťou studne). Taktiež sa v obci ešte nachádzajú domácnosti závislé na vode zo studní. Ostatné domácnosti využívajú vodu zo studní na zavlažovanie záhrad. Aj pri poklese spodnej vody o 1 alebo 2 metre bude využitie súčasných studní ohrozené a tým aj zavlažovanie záhrad.

Žiadam preto MŽP SR, aby neakceptovalo predložené geologické, hydrologické a hydrogeologické prieskumy ako dostatočné pre vylúčenie možnosti straty podzemnej vody v obci vplyvom razenia tunela.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Záverečná správa – 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.). 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 – Vyhlášky 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, čerpacie 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), Volavec) 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 a podzemné vody ako jednej z posudzovaných zložiek životného prostredia v správe o hodnotení navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica“ na životné prostredie.

„3. Upozorňujem, že NDS predložila tendenčne spracovanú hodnotiacu dokumentáciu v prospech variantov V1, V2, V3 a V3a. Varianty V4, V5 a V6 sú hodnotené v oveľa menšej podrobnosti, ako varianty V1 až V3. NDS má snahu takýto postup odôvodňovať odporúčaniami dopravnoinžinierskeho zhodnotenia, ktorý varianty V4, V5 a V6 neodporúča. Ako som sa už však snažil vysvetliť v pripomienkach vyššie, predložené dopravnoinžinierske posúdenie nedostatočne odôvodňuje výhodnosť variantov V1 až V3. Som preto presvedčený, že neexistuje dôvod svojvoľne neposudzovať všetky varianty zahrnuté do hodnotenia rovnako dôkladne. MŽP SR spolu s verejnosťou kvôli takémuto postupu NDS dostáva do rúk materiál EIA, na základe ktorého nemá príležitosť kvalitne posúdiť všetky klady a zápory každej jednej varianty zvlášť. Detailným hodnotením iba vybraných variant je verejnosti a MŽP SR podsúvaná výhodnosť iba týchto variant, pričom ostatné varianty upadajú do zabudnutia bez uskutočnenia relevantných analýz. Upozorňujem tiež na fakt, že variant V3a bol hodnotený v plnom rozsahu (na rozdiel od V4 a V6) pričom jeho hodnotenie ani nebolo požadované v rozsahu hodnotenia. Po preštudovaní predloženej dokumentácie EIA je možné konštatovať, že NDS si svojvoľne prispôsobuje ktoré varianty a v akom rozsahu bude posudzovať.

Žiadam MŽP SR, aby sa neuspokojilo s nerovnocenným zhodnotením jednotlivých variant (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.“

Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka je irelevantná. V tomto štádiu procesu EIA už nie je možné dopĺňať ďalšie varianty na posúdenie. V zmysle legislatívy boli posúdené všetky potrebné varianty.

„4. Obec Marianka má aktuálne 2 178 obyvateľov s trvalým pobytom (stav k novembru 2019 podľa ŠÚSR). Je adekvátne odkloniť najväčšie toky tranzitnej dopravy z územia

Bratislavy cez obec Marianka a výrazne takto zhoršiť životné prostredie pre jej obyvateľov? Obyvatelia Marianky tu žijú práve kvôli lepšiemu životnému prostrediu, kvôli čistejšiemu vzduchu v porovnaní s mestom Bratislava. Je nespochybniteľným faktom, že trasa tunela bola cez územie Marianky naplánovaná počas komunistického režimu (v 80. rokoch 20. storočia), kedy sa málo prihliadalo na životné prostredie a obec, ako pútnické miesto, bola pre režim nepohodlná. Žiaľ, projekt zostal v tejto trase až dodnes, čo považujem za veľké zlyhanie územného a dopravného plánovania na regionálnej aj celoštátnej úrovni. MŽP SR má v rukách jednu z posledných príležitostí chyby urobenej v minulosti napraviť zamietnutím takejto nezmyselnej trasy tunela. Som presvedčený, že naši potomkovia sa raz budú s počudovaním pýtať, ako mohla byť takáto trasa navrhnutá a nakoniec aj schválená. Na západnej strane Malých Karpát v blízkosti, ale aj vo väčšej vzdialenosti od Bratislavy, sú viaceré možnosti vyústenia tunela s oveľa menšími vplyvmi na život obyvateľov. Takéto miesta sú napr. v okolí Krematória medzi MČ Lamač a Záhorská Bystrica, alebo medzi Stupavou a Lozornom. V oboch prípadoch je možné relatívne jednoduché napojenie na diaľnicu D2.

Žiadam MŽP SR, aby dôsledne zhodnotilo, či je naozaj nevyhnutné umiestniť západný portál tunela v tesnej blízkosti zastavanej časti obce Marianka, keď existujú aj iné realizovateľné alternatívy spĺňajúce účel tunela minimálne rovnako, ako trasa cez Marianku.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka je irelevantná. V tomto štádiu procesu EIA už nie je možné dopĺňať ďalšie varianty na posúdenie umiestnenia západného portálu tunela. V súlade so zákonom o posudzovaní boli posúdené všetky potrebné varianty.*

„5. Upozorňujem na fakt, že rozptylové štúdie znečisťujúcich látok z dopravy počas prevádzky hodnoteného úseku boli pri variantoch V1 až V3 robené na základe predpokladaných priemerných denných intenzít dopravy 22 tisíc (rok 2030) až 24 tisíc (rok 2050) vozidiel (výsledky dopravno-inžinierskeho posúdenia, ktoré som už na viacerých miestach spochybnil). Zástupca NDS na verejnom prerokovaní na magistráte mesta Bratislava obhajoval opodstatnenosť výstavby tunela tvrdením, že reálne bude tunel využívať oveľa viac vozidiel, ako predpovedaných 22-24 tisíc za deň. Ako príklad použil tunel Sitina, ktorý má dnes intenzity na úrovni 60 až 70 tisíc za deň, čo je zvýšenie o 100% oproti obdobiu, kedy bol sprevádzkovaný. Na základe toho je možné predpokladať, že intenzita dopravy v tuneli bude vyššia, čo bude znamenať aj vyššie hodnoty vypúšťaných emisií oproti tým, aké sú predpovedané v predloženej rozptylovej štúdii.

Žiadam MŽP SR, aby neakceptovalo výsledky rozptylovej štúdie znečisťujúcich látok z dopravy, nakoľko už dnes je jasné (zástupca NDS to na verejnom prerokovaní priznal), že vstupné údaje o intenzitách dopravy sú podhodnotené.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Aj keď je možné na výsledky predložených rozptylových štúdií prihliadať z rôznych uhlov pohľadu je vyššie uvedené tvrdenie možné považovať za špekuláciu. Pri súčasnom tempe ekologizácie dopravy môže byť stav aj opačný a dôjde aj napriek nárastu dopravy k zníženiu emisií. Preto MŽP SR považuje pripomienku za irelevantnú.*

„6. V prípade realizácie navrhovaného úseku D4 cez Marianku 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 zjavní 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 Marianka znamenať najmenšie, resp. žiadne negatívne dopady na životné prostredie.“

*Vyjadrenie MŽP SR: V tejto pripomienke ide o subjektívny názor autora stanoviska. Pripomienku nie je možné považovať za relevantnú. Vyhodnotenie vplyvov pri multikriteriálnom hodnotení je potrebné vnímať komplexne nielen vo vzťahu k obci Marianka.*

„7. V prípade realizácie variantu V3 navrhujem predĺžiť umelo presypaný tunel až priamo po križovanie s cestou I/2 v záujme odsunutia portálu ďalej od zastavanej časti obce Marianka (v predložennom projekte je portál umiestnený 160 m pred križovaním s cestou I/2).“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Požiadavka na prekrytie časti diaľnice pred MÚK Záhorská Bystrica (160 m) nie je realizovateľná. Pri portály je potrebné technické zázemie (aj z pohľadu bezpečnosti), ktoré nie je možné odsunúť až za menovanú križovatku.*

„8. Podľa plánov má byť celý objem vyťaženého materiálu z celého tunela spracovávaný a ukladaný pri západnom portály tunela pri Marianke. Je neprijateľné, aby sa niekoľko stoviek metrov od obytných domov akokoľvek manipulovalo so 4,5 miliónmi m<sup>3</sup> rúbaniny.

Navrhujem posunúť stavebný dvor a depónia vyťaženého materiálu ďalej od obce Marianka na územie medzi cestou I/2 a diaľnicou D2.

Ďalej požadujem, aby boli presypané tunelové rúry v 10,5 km až 12,3 km vybudované ako prvé. Takýmto postupom sa minimalizuje dĺžka času, počas ktorého bude veľká časť Marianky bezprostredne vystavená stavebnému ruchu a prachu zo spracovávaní a presúvaní rúbaniny z tunela. Navrhovaný 100 m dlhý odkrytý úsek navrhujem aspoň skrátiť, ak technické riešenie nedovoľuje realizovať práce bez neho.

Ďalej požadujem nepretržité monitorovanie stavby a obytných častí obce 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. Navrhujem, aby boli výstupy z nepretržitého monitorovania verejne dostupné.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienky sú relevantné. Sú adekvátne zahrnuté do opatrení pre vybraný variant posudzovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

„9. NDS navrhuje využiť prebytočný vyťažený materiál z tunela na vybudovanie presypaných tunelov na dnešnej diaľnici D2. Tieto tunely sú navrhnuté v relatívne veľkom rozsahu na viacerých úsekoch D2. Neexistuje však žiaden konkrétny rozpracovaný projekt na takéto stavby a je veľmi otáznou či a kedy by sa realizovali (napr. s ohľadom na finančnú náročnosť). Navrhujem neakceptovať navrhovaný postup nakladania s rúbaninou, kým nebude vypracovaný projekt presypaných tunelov na D2. Tiež navrhujem podmieniť výstavbu tunela skutočnou realizáciou umelých presypaných tunelov na diaľnici D2. V prípade nezrealizovania presypaných tunelov na D2 hrozí, že dočasná depónia vyťaženého materiálu zostane dlhodobo v navrhovaných lokalitách v blízkosti západného portálu tunela.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Narábanie s rúbaninou v rámci odporúčaného variantu je nastavené tak, aby pri obci Marianka neostala žiadna depónia vyťaženého materiálu.*



„**10.** Lesy Malých Karpát predstavujú unikátny rekreačný priestor pre mesto Bratislava a okolité obce. Dotknuté územie je už dnes ohrozované nešetrnou ťažbou dreva. Stavba tunela priamo pod CHKO Malé Karpaty prispeje k ich ďalšej degradácii. Negatívny vplyv bude mať proces výstavby vetracích šácht a ich následná prevádzka po otvorení tunela, ktorá bude v tomto území spôsobovať nezanedbateľné znečistenie ovzdušia. Čistý vzduch s menším podielom výfukových plynov je pritom jedným z najcennejších atribútov CHKO Malé Karpaty, kvôli ktorému sem obyvatelia vo svojom voľnom čase unikajú pred zamoreným vzduchom mesta.

Žiadam MŽP SR o dôkladné zváženie, či je nutné riešiť tranzitnú dopravu v Bratislave na úkor tak hodnotného prírodného prostredia, akým je CHKO Malé Karpaty v kontraste s vysoko urbanizovanými a znečistenými okolitými nížinami.

Ďalej žiadam MŽP SR, aby v prípade realizácie tunela nariadilo umiestnenie vzduchotechnických zariadení tunelových výduchov pod úroveň terénu do podzemných priestorov v záujme minimalizácie negatívnych dopadov na CHKO Malé Karpaty.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka je relevantná. Je rešpektovaná a zohľadnená pri opatreniach k návrhu vybraného variantu v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

„**11.** Dnešná cyklotrasa medzi Mariankou a Stupavou (poľná cesta na úpätí Malých Karpát pod vinohradmi) je dôležitou cestou pre pešie a cyklistické spojenie Marianky a Stupavy, nakoľko významne skracuje cestu a je vedená mimo rušných ciest.

Navrhujem v rámci kompenzácie výstavby D4 cez Marianku vybudovanie novej plnohodnotnej spevnenej cyklotrasy spájajúcej Marianku a Stupavu pozdĺž úpätia Malých Karpát.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Cyklotrasa zostane zachovaná v súčasnej podobe.*

„**12.** Predpokladané obdobie výstavby navrhovaného úseku D4 je od roku 2023 do roku 2030. Už dnes je jasné, že začiatok stavby 2023 nie je reálny, čo priznáva aj NDS. Predpokladaná dĺžka výstavby je nedôveryhodná, keďže už v čase procesu EIA termín začiatku realizácie projektu nekorešponduje s realitou. Skúsenosti s výstavbou tunelov na Slovensku hovoria o výrazných predĺžovaniach časovej dĺžky výstavby. Od dĺžky realizácie výstavby závisia aj viaceré dopady na životné prostredie. Časti predloženej EIA strácajú výpovednú hodnotu, pokiaľ bude dĺžka realizácie dlhšia oproti predpokladom. Predložené hodnotenie by malo počítať aj s časovou rezervou na základe existujúcich skúseností, ktoré NDS má pri podobných projektoch.

Navrhujem, aby MŽP SR požadovalo od NDS spracovanie aktualizovaného harmonogramu realizácie projektu, resp. aby neakceptovalo súčasné predpokladané obdobie výstavby. Predpoklady o dĺžke výstavby by mali viac zohľadňovať reálne dĺžky výstavby diaľničných tunelov na Slovensku.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Harmonogram výstavby sa bude podľa aktuálnych dát aktualizovať priebežne počas projektovej prípravy.*

## **52. Michal Hollý, Marianka** (list zo dňa 12. 02. 2020)

Vo svojom stanovisku uvádza nasledovné, cit.: „Vážené dámy, vážení páni týmto Vám posielam pripomienky k vyššie uvedenej EIA:

**1.** Vzhľadom na skutočnosť, že existujú alternatívy vedenia tunela (V4 a V6) aj iné, ako tie, ktoré sú predmetom posudzovania EIA a pri ktorých je zrejmé, že ich vplyv na životné prostredie v meste Bratislava je pozitívnejší ako rozpracované varianty (vzhľadom k

počtu vozidiel, ktoré dokážu z centra Bratislavy odkloniť, žiadame prioritne rozpracovanie variantov V4 a V6 ako výrazne viac odľahčujúcich súčasnú dopravnú situáciu v Bratislave ako varianty V1 až V3a. Práve z dôvodu presmerovania dopravy bude pozitívny vplyv na životné prostredia v Bratislave oveľa vyšší (keďže očakávaná aj prezentovaná vyťaženosť tunela V4 a V6 je výrazne vyššia ako ostatných alternatív). Zároveň vyradenie z dôvodu zložitejšieho napojenia na dnes veľmi neurčitú S8 nie je na mieste, keďže aj takéto trasovanie je možné. INÉ AKO TAKÉTO (V4 resp. V6) TRASOVANIE TUNELA ŠKODÍ VACŠINE BRATISLAVČANOV!“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. V tomto štádiu procesu EIA nie je možné doplniť posudzované varianty.*

„2. V prípade neakceptovania vyššie uvedeného návrhu, navrhujeme pre výrazne negatívny vplyv na životné prostredie obyvateľov Marianky úplne vyradiť zo schvaľovania alternatívy V1 a V2. Tieto sú vzhľadom na to, že prioritou použitých alternatív by mal byť predovšetkým (hneď po argumentácii z bodu 1.) pri rovnakej užitočnosti pre dopravu práve vplyv na životné prostredie dotknutých obyvateľov oproti alternatívam V3 resp. V3a úplne neprijateľné. Toto podporujú aj predložené analýzy hluku, kde pri týchto alternatívach sú limity prekročené, a ako je mylne uvedené v podklade, tieto nie je možné redukovať terciárnymi opatreniami, keďže tieto sú možné len pri opačnom prípade – t.j. budovaní budov v blízkosti diaľnic, nie naopak. OCHRANA ŽP MUSÍ BYŤ NA PRVOM MIESTE – TUNEL ČO NAJDLHŠÍ!“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Varianty V1 a V2 vylúči proces EIA sám.*

„3. Zaťaženie hlukom a prachom počas doby výstavby pri Západnom portáli tunela v navrhovanom variante bude neúnosné. Predĺžené štúdie zľahčujú/resp. nie sú dostatočne podrobné, vplyvy prašnosti aj hluku na zdravie obyvateľstva počas výstavby. Z tohto dôvodu navrhujeme nasledovné:

- a. Presunúť skladovanie a spracovanie rúbany až za Bratislavskú cestu (smerom od Západného portálu), súčasne navrhované umiestnenie pri Západnom portáli je úplne nevyhovujúce a extrémne škodlivé.
- b. Drvenie rúbany prevádzkovať v zvukovo izolovanom a proti prachu uzatvorenom priestore (napr. hala)
- c. Najskôr realizovať zakrytie otvoreného úseku D4 (hlbený tunel) pri Západnom portáli a až následne cez tento realizovať vývoz rúbany z tunela - týmto sa výrazne obmedzí hlučnosť ako aj prašnosť v dotknutom území. Len samotné zavlažovanie rúbany nie je dostačujúcou istotou pre obmedzenie prašnosti a už vôbec nie hluku.
- d. Ešte pred začatím výstavby, resp. úplne na jej začiatku vybudovať dočasné protihlukové steny, resp. trvalý val na pozemkoch medzi domami a samotnou stavbou a staveniskom západnej časti tunela pri Marianke, tak, aby v prvom rade odtienil hluk a aj negatívne svetelné efekty počas výstavby.
- e. Zákaz používať zvukové signály pri cúvaní resp. pohybe stavebných mechanizmov v blízkosti menšej ako 500 metrov od obývaných častí.
- f. Počas výstavby budú použité iba dopravné prostriedky, resp. technológie len spĺňajúce posledné platné normy na emisie (toho času EURO6) a nie staršie ako 2 roky.
- g. Vybudovanie trvalých meracích staníc (hlučnosť, prašnosť, iné emisie) na hranici s dotknutými obývanými časťami s poplašným systémom, kedy pri každom prekročení povolených limitov budú automaticky zastavené práce až do úplného odstránenia pôvodu prekročenia limitov a to od samotného začiatku výstavby.
- h. Prácu v noci obmedziť o najviac hluk spôsobujúce činnosti - preprava, zvukové

signály pri pohybe vozidiel a strojov na stavbe, drvenie rúbaniny a obmedziť ich iba na práce vnútri tunela.

- i. Vybudovať komunikácie po ktorých sa bude vyvážať rúbanina s proti hlukovým a prašnosť minimalizujúcim povrchom (špeciálny asfalt) hneď od začiatku miesta razenia tunela (t.j. ideálne v už vybudovanom zakrytí vybudovaného úseku (viď odsek c.)
- j. Stavebný dvor taktiež umiestniť až za Bratislavskú cestu (smerom od Západného portálu)“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka a, b, c, g, h, j sú relevantné. Sú rešpektované a zahrnuté do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska. Ostatné opatrenia je možné považovať za irelevantné, nakoľko opatrenie e, je zásahom do bezpečnej prevádzky stavebných strojov. Podmienky d, f, i, sú pre zmiernenie vplyvu nepotrebné, resp. s nebadateľným efektom pre minimalizáciu vplyvu.*

### „SPRACOVANIE a SKLADOVANIE RÚBANINY K OBYTNÝM ČASTIAM NEPATRI

Vzhľadom k tomu, že ide o najdlhší tunel, ktorý sa kedy na Slovensku budoval, pri negatívnych skúsenostiach z doterajších stavieb tunelov (dodržanie harmonogramu, negatívne vplyvy na obyvateľstvo, atď.) je nevyhnutné vyvinúť maximálne úsilie na minimalizáciu negatívneho vplyvu takejto niekoľko ročnej, možno niekoľko desaťročnej stavby na obyvateľstvo. Vyššie vymenované požiadavky sú minimom, ktoré by malo zabezpečiť istotu právo pre obyvateľov dotknutých častí na zdravé, resp. adekvátne životné prostredie a podmienky. Zároveň ako Zástupca Občianskeho združenia pri ZŠ v Marianke týmto žiadam aj v mene detí, pre ktoré naše Združenie prioritne vykonáva svoju činnosť v maximálnej miere zapracovať a zohľadniť naše pripomienky. Nech je tento projekt vzorovou ukážkou, ako sa má pristupovať k výstavbe takéhoto rozsahu. O to viac, že je z verejných zdrojov.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Posledný odstavec je subjektívny názor spracovateľa stanoviska všeobecne k problematike výstavby takýchto stavieb.*

### **53. RNDr. Anna Zemanová, Bratislava (list zo dňa 17. 02. 2020)**

Vo svojom stanovisku uvádza nasledovné, cit.: „Po preštudovaní si predloženej Správy o hodnotení navrhovanej činnosti "Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica" zasiela nasledovné pripomienky a stanovisko:

**1.** Spracovateľ nedodrжал hlavný zámer navrhovanej činnosti. Pôvodným zámerom, ktorý je deklarovaný v predchádzajúcich etapách posudzovania navrhovanej činnosti, je uvedené, že účelom navrhovanej činnosti je okrem skvalitnenia podmienok pre medzinárodnú a vnútroštátnu tranzitnú dopravu, aj zvýšenie plynulosti, rýchlosti a bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky so súčasným znížením negatívnych dopadov existujúcej cestnej dopravy na životné prostredie najmä vo vzťahu k značne zaťaženému životnému prostrediu mestskej aglomerácie a regiónu „Veľkej Bratislavy“. Navrhovaná činnosť má napomôcť aj dopravnej obsluhu dotknutého územia a čiastočne odľahčí centrálnu časť Bratislavy od tranzitnej dopravy.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Konštatovanie je subjektívnym názorom autorky stanoviska.*

„**2.** Navrhovateľ vypustil z posudzovania variant V4, ktorý lepšie splňal účel navrhovanej činnosti - dopravnej stavby v zmysle zadaného účelu. Pritom v samotnej dopravnej štúdií sa uvádza, že variant V4 bude v roku 2045 vyťaženejší o 10 000 vozidiel /24 hod. viac, ako varianty V1-3. Už v prvom roku, v roku 2030 by variant V4 odviezol viac vozidiel ako o 20 rokov neskôr je vypočítaná dopravná vyťaženosť preferovaných variantov V1-V3. Pri

variante V4 by bol viac ako o 20 000/24 hod. vozidiel odľahčený Prístavný most aj most Lafranconi.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Navrhovateľ plne posúdil varianty zadané rozsahom hodnotenia.*

„3. Jedným z argumentom pre vylúčenie variantu V4 sa uvádza nadväznosť na medzištátne prepojenie s Rakúskom. Ide o zavádzanie spracovateľov, pretože rakúska strana doteraz nepredložila na medzištátne pripomienkovanie ani jednu z alternatív výhľadovej dopravnej stavby S8, a to vzhľadom na kolízie s ochranou prírody v povodí rieky Morava. Ten istý problém je aj na slovenskej strane. Podmienkou prepojenia D4 a S8 je spoločné posudzovanie slovenského a rakúskeho úseku. Táto požiadavka taktiež nebola naplnená.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Prepojenie diaľnice D4 a S8 je v procese projektovej prípravy na oboch stranách.*

„4. Vylúčenie z posudzovania dopravne výhodnejšieho variantu je porušením základného princípu hospodárneho nakladania s verejnými financiami. Navrhovateľ je verejným obstarávateľom a ide o návrh verejnej dopravnej stavby, ktorá má spĺňať vyššie opísaný účel.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Proces EIA rieši vplyvy na životné prostredie, nie subjektívne prezentovaný ekonomický pohľad.*

„5. V záverečnom stanovisku MŽP SR č- 292/2011-3.4/ml vydanom k navrhovanej činnosti Dial'nica D4 Ivanka sever - Záhorská Bystrica sa neodporúča variant v trase križovatka Rača - Marianka a odporúčalo hľadať novú trasu. Navrhovateľ nesplnil toto zásadné zadanie, pretože posudzované varianty V1-3 sú práve v odmietnutej trase križovatka Rača - Marianka trase a varianty sa líšia len sklonom trasy a technológiou razenia tunela.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Posudzované varianty sú výsledkom nového procesu EIA.*

„6. Posudzovaná trasa tunela prechádza veľmi heterogénnym prostredím, navyše tektonicky značne exponovaným, čo podmieňuje lokálne vysoké zvodnenie hodnoteného masívu s výskytom významnejších vodných zdrojov a vysokým rizikom zmeny vodných pomerov. Množstvo neurčitosti potvrdzuje aj stanovisko VUVH zo dňa 25.6.2019, ktoré uvádza, že v tomto štádiu poznania z dôvodu zložitosti a náročnosti tunelového prechodu cez masív Malých Karpát, zrejmých neurčitostí vyplývajúcich zo znalostí dotknutého územia na úrovni orientačného inžinierskogeologického prieskumu ich vplyv na ekologický stav/potenciál dotknutých útvarov povrchovej vody nie je možné vylúčiť.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka je konštatovaním prezentovaných faktov. Vplyv na vodné útvary sú známe fakty, nemali by byť ale zásadného charakteru.*

„7. Vzhľadom na mimoriadnu výšku investície, na zjavné nejasnosti a neurčitosti požadujem, aby pre uvedenú činnosť bolo vykonané v zmysle postupov MŽP SR pre posudzovanie infraštruktúrnych projektov podľa článku 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobnosti spoločenstva v oblasti vodnej politiky vykonané tzv. následné posúdenie nového infraštruktúrneho projektu podľa čl. 4.7 RSV a preukázanie splnenia všetkých podmienok stanovených v čl. 4.7 RSV.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Požadované posúdenie je potrebné realizovať v prípade potreby na základe platnej legislatívy §16a zákona č. 364/2004 Z. z., nie požiadavky akýchkoľvek osôb.*

„8. Požadujem, aby boli preukázané dôvody naliehavého nadradeného verejného

záujmu realizovať navrhovanú činnosť v posudzovanej trase V1-3, vrátane „dôvodov sociálnej alebo ekonomickej povahy“, ktoré prevažujú nad prínosom z dosiahnutia cieľov pre životné prostredie. Vzhľadom na možné vážne zmeny vodných útvarov požadujem preukázať aj to, že nie je možná iná alternatíva, teda definitívne vylúčiť inú dopravnú trasu, ktorá môže byť ekonomickejšou a podstatne lepšou environmentálnou voľbou.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Vážne zmeny vodných útvarov pri odporúčanom variante sa nepredpokladajú.*

„9. Navrhujem zastaviť proces posudzovania do doby overenia účelu a verejného záujmu v kontexte s rizikami zásadných zmien vo vodnom režime, následným zmenám na európsky chránených územiach ktorým hrozí vplyvom navrhovanej činnosti zánik. Na takýto krok je potrebný súhlas EU, ktorý musí byť doložený verejným záujmom a dokladovaním, že neexistuje iné technické riešenie.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Nie je predpoklad významného ovplyvnenia vodných útvarov pri odporúčanom variante. Rovnako je možné sa vyhnúť aj významným negatívnym vplyvom na územia sústavy Natura 2000. Vyššie uvedené kroky nie sú potrebné.*

„10. Preukázanie, že prínosy týchto úprav alebo zmien vodného útvaru, nie je možné z dôvodov technickej realizovateľnosti alebo neprímeraných nákladov dosiahnuť inými prostriedkami, ktoré sú podstatne lepšou environmentálnou voľbou.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Pripomienka je vytrhnutá z kontextu posudzovania vplyvu na vodné útvary.*

„11. Správa nezodpovedala závažné otázky vznesené v etape zámeru k navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“ ako aj ďalšie identifikované ohrozenia. Ako príklad uvádzam nedostatočné posúdenie dopadov na NPR Šúr z dôvodu zníženia prietokov Rakového potoka, Fandlovského a Fofovského potoka, ktoré zasobujú SKÚEV0279 Šúr vodou. Nebolo posúdené riziko znečistenia podzemných vôd a krasového prostredia v dôsledku prípadných havárií v tuneli. Argumentácia nedostatku finančných prostriedkov pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie nemá miesto pri takto závažnej a extrémne finančne náročnej navrhovanej činnosti.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Neočakáva sa významné zníženie prietokov v menovaných vodných tokoch. Havarijné stavy v tuneli počas výstavby sú ošetrené havarijnými postupmi počas výstavby. Počas prevádzky je tunel plne izolovaný a nie je možné predpokladať havarijné stavy, ktoré by znečisťovali podzemné vody.*

„12. Nebol dostatočne overený drenážny účinok tunela nielen počas výstavby, ale ani počas prevádzky. Tunel je navrhovaný v mimoriadne porušenom a nehomogénnom prostredí, ktoré v dôsledku razenia ako aj samotnej bariéry môže významným spôsobom zmeniť smer prúdenia podzemných vôd.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. 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 „Doplňkové 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 navrhovanej činnosti na životné prostredie.

„13. Pre objektívne posúdenie dopadov na životné prostredie je nevyhnutné doplniť podrobný hydrogeologický prieskum vrátane dlhodobých čerpacích skúšok. Je nevyhnutné vylúčiť vplyv na krasovo-puklinové prostredie Borinského krasu. Doterajšie prieskumné práce mali len orientačný charakter a nemožno akceptovať neurčitosť výsledkov a vplyvy nepreveriť podrobne.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Odpoveď ako podmienka vyššie.*

„14. Pre tak náročnú investíciu požadujem zabezpečiť odbornú oponentúru správy a osobitne geologických úloh a modelov.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka je relevantná a je akceptovaná, posudok spracovávala skupina posudzovateľov, tak ako je uvedené v kapitole III.5 tohto záverečného stanoviska.*

„15. V správe sa uvádza, že realizáciou navrhovanej činnosti a prevádzky diaľnice D4 Bratislava, v úseku Rača - Záhorská Bystrica budú priamo, alebo nepriamo dotknuté územia SKÚEV0104 Homolovské Karpaty, SKÚEV0279 Šúr, SKÚEV0911 Vrchná hora, SKÚEV0388 Vydrica, SKÚEV1388 Vydrica a SKCHVU Malé Karpaty. Podľa môjho názoru nie je vylúčený ani zánik niektorých druhov, ale aj v dôsledku možnej zmeny vodného režimu aj zánik ucelených území, čo môže vážnym spôsobom narušiť integritu území sústavy Natura 2000.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Zmenou vodného režimu pri vybranom variante sa neočakávajú také vplyvy, ktoré by zánik niektorých druhov, ktoré sú predmetmi ochrany dotknutých území Natura 2000.*

„16. Požadujem, aby bola dokumentácia vrátená na dopracovanie a do rovnocenného posudzovania boli zahrnuté všetky alternatívne trasy tunela a aby bola doplnená o podrobné následné stanovisko podľa § 16 ods.6 písm. b) vodného zákona.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. V tomto štádiu procesu EIA už nie je možné dopĺňať ďalšie varianty navrhovanej činnosti do posúdenia. Stanovisko podľa § 16 ods.6 písm. b) vodného zákona neexistuje. § 16 ods.6 písm. b) vodného zákona hovorí o tom, čo sa nepovažuje za nesplnenie environmentálnych cieľov.*

„17. Požadujem, aby správa bola doplnená o komplexné samostatné posúdenie nakladania s rúbaninou a výroba stavebných hmôt.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Správa o hodnotení už obsahuje samostatnú prílohu č. 14, ktorá sa venuje nakladaniu s rúbaninou.*

„18. Požadujem prepracovať hodnotenie navrhovanej činnosti a dopracovať vplyvy-hluk, vibrácie, ovzdušie, nakládka a manipulácia s rúbaninou, ktorá by mala byť odvážaná železnicou, a to na obytnú zónu v Mestskej časti Bratislava-Vajnory - Rybníčná (okolie BEZky). Táto lokalita musí byť samostatným referenčným bodom pre posudzovanie všetkých vplyvov.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka nie je relevantná. Citovaný stavebný postup a vplyv na Mestskú časť Bratislava-Vajnory – Rybníčná sa nepredpokladá, nakoľko nie je súčasťou vybraného variantu navrhovanej činnosti.*

„19. Požadujem dopracovanie návrhu monitoringu vrátane spôsobu kontinuálne verejne dostupných meraní počas výstavby a aj počas prevádzky.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Pripomienka je relevantná. Návrh monitoringu je súčasťou procesu EIA, bude spresňovaný pri každom stupni projektovej dokumentácie.*

„20. Vzhľadom na závažnosť celej navrhovanej činnosti požadujem, aby bola vykonaná odborná oponentúra predložených geologických, geotechnických a ekologických správ a stanovísk spracovateľa.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka je relevantná a bola akceptovaná, posudok spracovávala skupina posudzovateľov, tak ako je uvedené v kapitole III.5 tohto záverečného stanoviska.*

#### **54. Mgr. Šimon Boka, Bratislava (list zo dňa 19. 02. 2020)**

Vo svojom stanovisku uvádza nasledovné, cit.: „Vo veci predmetnej správy o hodnotení činnosti si ku dnešnému dňu dovoľujem predložiť toto stanovisko.“

Trasa predmetná trasa D4 bola výhľadovo vytýčená v osemdesiatych rokoch minulého storočia, t.j. v čase, keď obec Marianka bola tzv. zánikovou obcou a v tejto obci existovala stavebná uzávera. Následne po spoločenských zmenách v deväťdesiatych rokoch sa celá oblasť značne zmenila a zastavala. Popri výhľadovom vytýčení trasy D4 boli zároveň vytýčené aj komunikácie, resp. tunely na úrovni Jaskového radu (tzv. severná tangenta) a na úrovni Lamač - Krasňany. Ani jedna z týchto dvoch komunikácií nebola zrealizovaná a vzhľadom na zastavanosť dotknutého územia ani realizovaná nebude.

Zastávam názor, že navrhované trasovanie D4 tunelom popod Karpaty nezohľadňuje stav výstavby v obci Marianka a nepovažujem za správne neústupne trvať na pôvodnom vytýčení trasy D4 neberúc ohľad na existujúci stav osídlenia obce Marianka. Rovnako ani plánovanie stavebných prác neberie do úvahy skutočnosť, že vo vzdialenosti cca 150 metrov od plánovaného stavebného dvora a deponácie rúbaniny sa nachádzajú rodinné domy. Podľa správy o hodnotení sa v týchto objektoch predpokladá 24-hodinová prevádzka po celú dobu stavby tunela komunikácii.

Žiadam o dôrazné prehodnotenie trasovania D4, ako aj umiestnenia stavebného dvora resp. staveniska a uskladnenia rúbaniny. Keď je v dnešnej dobe možné zmeniť trasovanie komunikácii z dôvodov ochrany území s výskytom chránených rastlín a živočíchov, dovoľujem si vysloviť názor že by bolo ľudsky správne prehodnotiť zmeniť navrhovanú stavbu aj z dôvodov ochrany územia osídleného človekom, a to aj napriek tomu, že je už možno premnožený.

Rovnako, ako som už uviedol vo svojom stanovisku zo dňa 06.12.2016 k Zámeru, predmetnú stavbu považujem za podstatný a neprímeraný zásah do životného prostredia a aj do samotného života obyvateľov. Po skúsenostiach s výstavbou diaľnic a tunelov na Slovensku je nevyhnutné rátať s predĺžením výstavby aj o niekoľko rokov a vzhľadom na dlhý čas výstavby nie je možné ku jej negatívnym vplyvom pristupovať ako len ku tzv. „dočasným“. V dotknutej lokalite ulice Púpavová, Marianka je veľké množstvo detí, vrátane detí do jedného roka. Dovoľujem si Vás poprosiť, nepokazte im detstvo a ich vývin sústavným dlhotrvajúcim negatívnym vplyvom (hluk, prach, osvetlenie staveniska, emisie dopravy a pod.) počas výstavby tunela.

Ak by už bolo skutočne nevyhnutné uskutočniť stavbu predmetného tunela podľa predloženej správy o hodnotení, žiadam, aby sa uskutočnila stavba tunela a príslušných komunikácií vo variante V3, t.j. podúrovňové križovanie cesty I/2 s tým, že dočasná deponácia rúbaniny, ako aj stavebný dvor bude umiestnený na západ od cesty I/2. V krajnej miere pripúšťam realizáciu variantu V3a s nadúrovňovým križovaním I/2, ale rovnako s prehodnotením umiestnenia stavebného dvora a úložiska rúbaniny. Dovoľujem si podotknúť,

že v oboch prípadoch ide o záber poľnohospodárskej pôdy a z tohoto hľadiska investorom navrhované umiestnenie týchto pomocných stavebných objektov nemôže obstáť.

Zároveň žiadam, aby počas výstavby, ako aj pri prevádzke samotnej stavby boli zohľadnené aj oprávnené záujmy obyvateľov neďalekých obývaných oblastí a aby bol robený priebežný monitoring zo strany orgánov verejného zdravotníctva, nie len námatkové kontroly. Zároveň žiadam zabezpečiť, aby boli v nadväznosti na tento monitoring aj uskutočňované primerané opatrenia na zníženie negatívneho vplyvu tak počas výstavby, ako aj počas samotnej prevádzky komunikácie.

Na záver si dovoľím uviesť, že nepovažujem za správne a spravodlivé, aby všetky pozitíva navrhovaného tunela popod Karpaty boli uskutočňované na ťarchu obyvateľov žijúcich pri navrhovaných západných portálov tunela. Verím, že táto skutočnosť bude zohľadnená tak pri posudzovaní vplyvov navrhovanej stavby, ako aj počas prípadnej samotnej výstavby a jej následnej prevádzky.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Stanovisko je sumarizačné a v časti sa venuje historickému vývoju umiestnenia trasy D4 v tomto koridore. Vyjadruje nesúhlas so súčasným trasovaním D4. Prezentované požiadavky na presun depónie a stavebného dvora za cestu I/2 sú relevantné, ako aj požiadavky na monitoring vplyvov a v prípade potreby aj pristúpenie k ich korekciám formou opatrení. Tieto požiadavky sú rešpektované a zahrnuté do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti.*

#### **55. Majitelia a obyvatelia nehnuteľnosti na Borinskej ulici v Marianke (list zo dňa 07. 02. 2020)**

Vo svojom stanovisku uvádza nasledovné, cit.: „Žiadame pri rokovaníach s NDS, a.s. prerokovať nasledovný okruh problémov.

Nakoľko sme odkázaní len na naše studne a existujú opodstatnené obavy zo straty vôd v našej lokalite v súvislosti s tunelom D4 Marianka - Rača, požadovať monitoring studní a vrtov pred/počas/po prácach súvisiacich s razením a prevádzkovaním tunelových rúr, žiadať o vytvorenie fondu na pokrytie podmienených investičných nárokov pre zamedzenie vzniku nekrytých potrieb pred schválením rozpočtu investora pre prípad vyvolanej potreby budovania vodovodnej siete v tejto lokalite.

Nakoľko vznikne vysoké environmentálne zaťaženie v katastri obce Marianka v súvislosti s projektom celonárodného významu, žiadať kompenzáciu v prospech obce. Navrhujeme aby bolo vyvolané rokovanie NDS, a.s., SPP-Distribúcia, a.s. a obce Marianka o prekládke VT plynovodu DN700 v trase od cca 9.km tunela D4 po diaľnicu D2. Prekládku situovať do neobývanej lokality po pravej strane tunela v smere Rača - Marianka. V intraviláne katastra obce sa tým vytvorí priestor pre aktívne využitie plôch, ktoré sú momentálne zaťažené absolútnym zákazom verejného využitia, alebo vysokým bezpečnostným rizikom a súčasne príde k vyššiemu využitiu dopravno distribučných koridorov v zastavaných aglomeráciách.

Výdych vetracej šachty v 9 km smerovať S resp. SSZ smerom.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavky uvedené v stanovisku sú relevantné, až na požiadavku preložky VT plynovodu DN 700. Táto požiadavka nemá žiaden vplyv na minimalizáciu vplyvov na životné prostredie. Ostatné menované požiadavky sú relevantné a sú zahrnuté do opatrení pre vybraný variant navrhovanej činnosti v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

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

Odborný posudok k navrhovanej činnosti podľa § 36 zákona vypracoval na základe



určenia MŽP SR, list č. 357/2020-1.7/rc, 57335/2020 zo dňa 04. 11. 2020, Mgr. Marek Sekerčák, zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie pod číslom 615/2014/OEP (ďalej len „spracovateľ posudku“).

Z dôvodu, že MŽP SR týmto listom tiež požadovalo, aby sa v zmysle § 36 ods. 1 zákona o posudzovaní na vypracovaní odborného posudku podieľali aj iné odborne spôsobilé osoby evidované podľa osobitných predpisov, a to minimálne z oblastí hydrogeológie, odpadového hospodárstva, ochrany zdravia (najmä hlukové a rozptylové pomery) a ochrany prírody, na vypracovaní tohto odborného posudku sa podieľali aj RNDr. Peter Malík, CSc. (zapísaný v zozname pod číslom 566/2011/OEP), RNDr. Danica Sigetová (zapísaná v zozname pod číslom 463/2010/OHPV), Ing. Milan Drahoš (zapísaný v zozname pod číslom 210/97-OPV) a Ing. Juraj Hamza (zapísaný v zozname pod číslom 296/2000-OPV).

Odborný posudok bol vypracovaný v súlade s § 36 zákona a obsahuje všetky zákonom stanovené náležitosti. Spracovateľ posudku pri hodnotení úplnosti správy o hodnotení navrhovanej činnosti konštatuje, že posudzovaná správa až na niektoré nedostatky spĺňa požiadavky zákona.

Spracovateľ odborného posudku správy o hodnotení navrhovanej činnosti konštatuje, že predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia dostatočne pre stanovenie rozhodnutia o navrhovanej činnosti.

Z hľadiska použitých metód konštatuje, že boli použité štandardné metódy získavania údajov z jestvujúcich zdrojov doplnené terénnou obhliadkou, inžiniersko-geologickým prieskumom, predikciou hlukových pomerov a vyhodnotením vibrácií, predikciou imisného zaťaženia (rozptylová štúdia), posúdením na zmenu klímy a ďalšími podkladmi, ktoré boli súčasťou správy o hodnotení ako samostatné prílohy (spolu 18 textových príloh a 30 grafických príloh).

Návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania hodnotí spracovateľ posudku tak, že navrhovaná činnosť v danom technickom prevedení nebude predstavovať významné zaťaženie životného prostredia a ohrozenie zdravotných rizík obyvateľstva.

Na základe odborného posúdenia podľa § 36 ods. 6 zákona spracovateľ posudku odporúča vydať súhlasné stanovisko pre realizáciu navrhovanej činnosti vo variante V3a so spôsobom nakladania s rúbaninou vo variante B navrhovanej činnosti za predpokladu dodržania všetkých platných právnych predpisov a splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. 3 tohto záverečného stanoviska. Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti dopĺňa o tie podmienky, ktoré boli formulované v odborných štúdiách k správe o hodnotení alebo v stanoviskách jednotlivých dotknutých orgánov. Odporúčania a závery z odborného posudku boli použité ako podklad pri spracovaní kapitoly VI. a VII. tohto záverečného stanoviska. Odborný posudok bol doručený na MŽP SR dňa 13. 07. 2021

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

##### **VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO**

Zdrojom nepriaznivých vplyvov na obyvateľstvo v rámci posudzovaného zámeru bude hlavne automobilová doprava na diaľnici D4 a novopostavených komunikáciách (dočasných aj trvalých), ktorá výrazne pozmení fungovanie dopravy z obdobia pred výstavbou zámeru. Pri takomto type zámeru (diaľnica s tunelom) je niektorý typ vplyvu výraznejší v období výstavby,

než v období prevádzky.

Hlavnými faktormi automobilovej dopravy a výstavby navrhovanej činnosti vplyvujúcimi na zdravie obyvateľstva sú:

- hluk,
- znečisťovanie ovzdušia,
- riziko dopravných nehôd,
- psychologické vplyvy, ktoré vyplývajú zo záberu územia a osadenia nového prvkú v krajine z určitého pohľadu vnímaného ako aj nová bariéra v krajine,
- otrasy spôsobené trhacími prácami spojenými s výstavbou tunela.

Vplyv na zdravie obyvateľstva je hodnotený kumulatívne s už existujúcimi vplyvmi (existujúce hlukové zaťaženie, znečistenie ovzdušia a pod.). Z pohľadu celkového hodnotenia vplyvu na obyvateľstvo počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti je s významným vplyvom možné počítať iba v období výstavby, a to iba v prípade nerealizovania navrhovaných opatrení. V prípade realizácie opatrení budú vplyvy na obyvateľstvo akceptovateľné (podlimitné v rámci zákonom stanovených limitov a noriem), to znamená bez negatívneho dopadu na zdravie dotknutého obyvateľstva.

V prípade nedostatočnej realizácie opatrení, je možné počítať s negatívnym dopadom na zdravie a pohodu obyvateľstva v dôsledku možného prekročenia limitu pri 24 hodinovej imisnej koncentrácii suspendovaných častíc PM<sub>10</sub> (lokalita západného portálu tunela, lokalita G uloženia vyrúbaného materiálu – Bratislava Lamač). Ďalej v dôsledku prekročenia imisného limitu pre koncentráciu suspendovaných častíc PM<sub>2,5</sub> (lokalita B uloženia vyrúbaného materiálu z tunela).

Posledným vplyvom sú otrasy – technická seizmicita spôsobená trhacími prácami v tuneli (hlavne pri metóde razenia NRTM) v niektorých častiach obcí Marianka a Borinka, ktoré pri silnejšej intenzite môžu spôsobovať poškodenie budov a sprievodné zvukové javy narušia akustickú pohodu obyvateľov. V prípade riadených odstrelov v nočnom čase, môžu otrasy a zvukové javy vyvolať rušenie spánku.

V neposlednom rade je potrebné pri vplyve na obyvateľstvo vnímať vplyv na dopravnú situáciu v hlavnom meste Slovenskej republiky Bratislave. Navrhovaná činnosť výrazne pozmení dopravu v hlavnom meste Slovenskej republiky Bratislave, čím pozitívne aj negatívne ovplyvní mnoho obyvateľov, ktorých je ťažko kvantifikovať.

## **VPLYVY NA HORNINOVÉ PROSTREDIE, NERASTNÉ SUROVINY, GEODYNAMICKÉ JAVY A GEOMORFOLOGICKÉ POMERY**

Ťažiskovým objektom navrhovanej činnosti je tunel Karpaty, ktorý podchádza výbežok Karpatského masívu severne od Bratislavy. Jeho tunelové rúry budú rozdelené na úseky budované razením a hĺbením.

Hĺbené úseky budú realizované v otvorenej stavebnej jame na oboch portáloch tunela, ktoré budú následne zasypané po vybudovaní tunelovej konštrukcie. Povrch zasypaní bude rekultivovaný zatrávením a vhodnou výsadbou kríkov a drevín, tak aby bol zachovaný charakter prírodného prostredia.

Razené úseky oboch tunelových rúr tunela Karpaty, sú z hľadiska technického, ekonomického, ako aj ekologického navrhované v dvoch nasledovných alternatívach:

a) Kontinuálna metóda razenia (TBM), ktorá je realizovaná plnoprofilovým raziacim strojom s plášťom, kedy je horninový masív rozpojovaný rotačným pohybom frézovej (raziacej) hlavy. Táto metóda umožňuje ihneď po vyrazení tunela montovať železobetónové

segmentové ostenie z prefabrikátových dielcov s vodotesnými spojmi, čím sa zabezpečuje okamžitá vodotesnosť diela.

b) Cyklická metóda razenia, v zmysle zásad Novej rakúskej tunelovacej metódy (NRTM), ktorá je založená na pravidelnom (cyklickom) opakovaní jednotlivých pracovných cyklov rozpojovania horniny, odťažby rúbaniny a následného zaistenia výrubu vystrojovacími prvkami. Rozpojovanie menej pevných a navetralých hornín je realizované mechanizovane, pomocou tunelových rýpadiel. Pevné horniny sú rozpojované trhacími prácami - riadeným odstrelom.

Ako základ pre porovnanie technického spôsobu razenia a ich možných vplyvov pri razení, bola v správe o hodnotení použitá: „Technicko – ekonomická štúdia posúdenia vplyvu geológie na razenie a porovnanie metód razenia, Diaľnica D4 Bratislava Rača - Záhorská Bystrica, Tunel Karpaty“, TAROSI c.c., s.r.o. 01/2019, ktorá je jej Prílohou č.13.

V dôsledku realizácie posudzovanej činnosti, a to hlavne pri výstavbe tunela Karpaty, dôjde k priamemu aj nepriamemu ovplyvňovaniu horninového prostredia a geomorfologických pomerov (reliéfu).

Medzi priame vplyvy NČ možno zaradiť regionálne ovplyvnenie horninového prostredia a reliéfu v miestach budovania razených a hĺbených častí tunelových rúr, ako aj lokálny zásah, v miestach budovania zárezov.

Medzi nepriame vplyvy NČ je možné zaradiť prípadné znečistenie horninového prostredia, ktoré môže vzniknúť počas výstavby, ale aj v priebehu prevádzky, napr. pri kolízii vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky, čo možno charakterizovať ako havarijný stav. V prípade ich aktivizácie by tieto vplyvy spôsobili, vzhľadom na prítomnosť výskytu dobre priepustných zemín, trvalý, nezvratný stav s vyvolaním ďalších nákladov na potrebnú sanáciu.

Vplyvy NČ na nerastné suroviny sa očakávajú najmä v priebehu výstavby a to z dôvodu raziacich prác v tuneli a zakladania ďalších stavebných objektov.

Vplyvy na geodynamické procesy bude možné očakávať prevažne počas výstavby NČ. V zmysle technologických postupov, po odstránení vegetačného a pôdneho krytu, sa predpokladá vznik vodnej a veternej erózie obnaženého jemnozrnného a piesčitého podložia a násypových svahov. Nakoľko zemné teleso diaľnice D4 bude po ukončení výstavby opatrené vegetačnými úpravami, vodná a veterná erózia sa počas prevádzky neočakávajú.

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery možno pri jednotlivých vyselektovaných posudzovaných variantoch (V1, V2, V3, V3a), vzhľadom na ich minimálne rozdiely v trasovaní, považovať za porovnateľné, či takmer totožné.

## **VPLYVY NA KLIMATICKÉ POMERY A ZRANITEĽNOSŤ NAVRHOVANEJ ČINNOSTI VOČI ZMENE KLÍMY**

V zmysle zadanej metodiky sú identifikované, opísané a charakterizované kľúčové klimatické javy, ku ktorým je vypracované hodnotenie v predpísanej štruktúre. Pre vyhodnotenie vplyvov NČ na klimatické pomery nie sú v rámci posudzovaných variantov zistené zásadné rozdiely.

Pre posudzovaný úsek diaľnice D4 sú za najviac rizikové klimatické javy považované: silné dažde, povodne (lokálne, príválové, z topenia snehu), búrkové javy a snehové javy.

V čase intenzívnej zrážkovej činnosti, vyskytujúcich sa pri búrkach a silných lejakoch bude dochádzať k dynamickému odtoku zrážkovej vody z povrchu vozoviek a k prudkému

zvýšení prietokových stavov v recipientoch. Výstavbou diaľnice sa zvýši podiel spevnených plôch v krajine na úkor poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, čo bude mať vo všeobecnosti za následok zvýšenie odtoku vody z krajiny, znemožnením vsakovania vody.

Výstavbou kanalizácie diaľnice sa zrážková voda odvedie cez prečisťovacie systémy do recipientu. To na jednej strane umožňuje zachytiť prípadné havarijné znečistenie pôdy a vody, na strane druhej však dochádza k rýchlemu odvedeniu vody z územia a pri vysokých zrážkach aj k preťažovaniu recipientu.

Predpokladané vplyvy na samotný tunel sa môžu prejaviť ovlnutím, resp. v zimnom období námrazou vozovky na príjazdových komunikáciách, ale to len v blízkom okolí tunelových portálov. Vetracie šachty tunela, a to všetky, vo všetkých variantoch, vykazujú identické rizikové faktory, ktoré však tiež nie sú zásadne rizikové.

Rozdiely medzi východnou a západnou časťou mimotunelového úseku posudzovanej diaľnice D4, v hodnotení vplyvu klimatických zmien a rizík, sú nevýrazné, s výnimkou hydrologických dôsledkov na miestne odtokové línie a ich potenciálnu dynamiku odtoku.

Podrobné posúdenie klimatických zmien a rizík je v samostatnej prílohe č. 8 Správy o hodnotení.

## **VPLYVY NA OVZDUŠIE**

Realizáciou ktoréhokoľvek z navrhovaných variantov NČ dôjde k presunu časti znečistenia ovzdušia z dopravy zo súčasnej cestnej siete, vedúcej cez intravilány obcí, do oblasti, ktorá doteraz nebola atakovaná priamym nepriaznivým vplyvom dopravy, čím dôjde k distribúcii znečistenia ovzdušia na väčšie územie.

### **Počas výstavby**

Za hlavné zdroje znečisťovania ovzdušia počas výstavby navrhovanej činnosti sú považované doprava a manipulácia a spracovanie rúbaniny z tunela Karpaty.

Pri nakladaní s rúbaninou bude pracujúca technika okrem prašnosti, ako dominantného vplyvu znečisťovania, aj zdrojom plynných emisií zo spaľovania motorových palív, a to hlavne NO<sub>2</sub> a CO<sub>2</sub>. Hlavným zdrojom znečistenia z dopravy budú emisie NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> a benzo(a)pyrénu.

Emisie CO a SO<sub>2</sub> sa nehodnotili z dôvodu veľmi nízkych predikovaných hodnôt v porovnaní s limitom (napr. pre CO je to na úrovni stotín percenta limitnej hodnoty), a to aj v období výstavby, aj období prevádzky.

Z hľadiska ochrany ovzdušia je pre fázu výstavby prioritou obmedziť tvorbu emisií v blízkosti obývaných zón, na západnom portáli tunela. Rozhodujúcim faktorom je tiež zníženie prašnosti z pohybu nákladných vozidiel na nespevnených povrchoch a z drvenia a triedenia kameniva (výrubu z tunela). Pri nedodržiavaní zmierňujúcich opatrení je riziko prekročenia limitu pri 24 hodinovej imisnej koncentrácii suspendovaných častíc PM<sub>10</sub> (lokalita západného portálu tunela, lokalita G uloženia vyrúbaného materiálu – Bratislava Lamač), rovnako tak prekročenia imisného limitu pre koncentráciu suspendovaných častíc PM<sub>2,5</sub> (lokalita B uloženia vyrúbaného materiálu z tunela).

### **V období prevádzky**

Zdrojom emisií do voľného ovzdušia počas prevádzky NČ bude predovšetkým samotná prevádzka motorových vozidiel. Kvalita ovzdušia v okolí navrhovaného diaľničného úseku D4, ktorý nadobudne charakter líniového zdroja znečisťovania ovzdušia, však nebude ovplyvňovaná nadmernými (nadlimitnými) imisiami z dopravy ani pri pomerne nepriaznivých

rozptylových podmienkach, pre ktoré bol model rozptylu znečisťujúcich látok zostavený v rámci rozptylovej štúdie (Príloha č. 3, Správy o hodnotení).

Z hľadiska porovnania variantov pre krátkodobé a priemerné ročné koncentrácie NO<sub>2</sub> je najpriaznivejším vo vzťahu k dotknutým obciam (hlavne Marianka a Stupava) variant V3 a V3a. Pri priemerných ročných koncentráciách suspendovaných látok PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> a benzo(a)pyrénu možno taktiež, ako najpriaznivejšie, hodnotiť varianty V3 a V3a.

Z pohľadu odvetrania tunela je rozloženie emisií lepšie navrhnuté vo variantoch V1, V3, V3a, kde sú navrhnuté 3 vetracie šachty. Pri tomto spôsobe bude dochádzať k lepšej distribúcii a lepšiemu rozptylu emisií, ako v prípade variantu V2, v ktorom je navrhnutá 1 vetracia šachta. Vzhľadom na nízku imisnú záťaž však tieto rozdiely nie sú z hľadiska preferencie variantov rozhodujúce.

Pri celkovom hodnotení variantov diaľnice, je z hľadiska imisnej záťaže okolitých sídiel počas prevádzky najpriaznivejšie hodnotený variant V3 a V3a a ako najmenej vhodný variant V2.

V detailnejšom vyjadrení potrebnom pre vnímanie predpokladaného vplyvu na obyvateľstvo je situácia so sledovanými znečisťujúcimi látkami nasledovná:

#### *Oxid dusičitý - NO<sub>2</sub>*

Pozad'ová hodnota - priemerná ročná koncentrácia NO<sub>2</sub> dosahuje na upätí Malých Karpát hodnotu 6 - 8 µg/m<sup>3</sup>, vo vrcholových častiach 2 - 4 µg/m<sup>3</sup>.

V obytnej zóne vo variante V1 pre rok 2030 boli maximálne príspevky k 1-hodinovým koncentráciám v hodnote 45,1 µg/m<sup>3</sup>, čo je 22,5 % limitnej hodnoty (Domy pri MÚK Rača). V okolí západného portálu tunela bola vypočítaná najvyššia hodnota 17,5 µg/m<sup>3</sup> na severozápadnom okraji obce Marianka, čo je 8,7 % limitnej hodnoty. V ostatných referenčných bodoch (obytná výstavba) boli vypočítane koncentrácie nižšie, na úrovni do 1 - 3 % limitu.

Vo variante V2 pre rok 2030 boli v obytnej zóne dosiahnuté maximá pri východnom portáli tunela južne od Svätého Jura (Domy pri MÚK Rača), a to v hodnote 44,6 µg/m<sup>3</sup>, čo je 22,3 % limitnej hodnoty. V okolí západného portálu tunela bola vypočítaná najvyššia hodnota 16,6 µg/m<sup>3</sup> na severozápadnom okraji obce Marianky, čo je 8,3 % limitnej hodnoty. V ostatných referenčných bodoch (obytná výstavba) boli vypočítane koncentrácie nižšie, na úrovni do 1,4 - 3,8 % limitu.

Vo variante V3 a V3a pre rok 2030 boli príspevky k maximálnym 1-hodinovým koncentráciám v obytnej zóne pri východnom portáli tunela južne od Svätého Jura (Domy pri MÚK Rača), a to v hodnote 45,2 µg/m<sup>3</sup>, čo je 22,6 % limitnej hodnoty. V okolí západného portálu tunela bola vypočítaná najvyššia hodnota 7,4 µg/m<sup>3</sup> na severozápadnom okraji obce Marianky, čo je 3,7 % limitnej hodnoty. V ostatných referenčných bodoch (obytná výstavba) boli vypočítane koncentrácie nižšie, na úrovni do 1,3 - 2,5 % limitu.

Z tohto pohľadu sú teda varianty veľmi podobné, najvýhodnejšie sú varianty V3 a V3a.

Krátkodobé koncentrácie NO<sub>2</sub> boli počítané pre špičkovú hodinu a v kumulácii s cestami II/502 a I/2. Pre priemernú hodinu sú vypočítane koncentrácie zhruba o tretinu nižšie.

Z hľadiska priemerných ročných koncentrácií NO<sub>2</sub> je situácia priaznivejšia. Maximálne hodnoty vo variantoch diaľnice dosahujú maximálnu hodnotu príspevku zhruba 9,2 µg/m<sup>3</sup>, čo je okolo 23 % limitu. V obytnej zóne dosahujú maximá v obci Marianka vo variante 2, a to 6,7 µg/m<sup>3</sup>, čo je 16,7 % limitu. Limitná hodnota 40 µg/m<sup>3</sup> pre priemerné ročné koncentrácie NO<sub>2</sub> by bola s rezervou dodržaná aj v kumulovanom stave, po pripočítaní konzervatívnej hodnoty regionálneho pozadia 8 µg/m<sup>3</sup>.

Modelované koncentrácie pre rok 2030 sú najkritickejšie, pre rok 2040, čo je už predpoklad 50 % poklesu koncentrácií s pozitívnym výhľadom do budúcnosti.

#### *Suspendované látky PM<sub>10</sub>*

Požaďová hodnota 30 µg/m<sup>3</sup>.

Maximálne 24-hodinove koncentrácie PM<sub>10</sub> v okolí východného portálu dosahujú v obytnej zóne (Domy pri MÚK Rača) koncentrácie 8,2 - 9,1 µg/m<sup>3</sup>, čo je 16,4 - 18,2 % limitu. V obytnej zóne v okolí západného portálu boli najvyššie koncentrácie vypočítane na severozápadnom okraji obce Marianky vo variantoch V1 a V2, na úrovni 5,6 - 5,8 µg/m<sup>3</sup>, čo je zhruba 11 - 11,5 % limitu. Vo variantoch V3 a V3a sú tu koncentrácie PM<sub>10</sub> o cca 50 % nižšie.

Priemerné ročné koncentrácie PM<sub>10</sub> boli vypočítane v hodnote 2,8 - 3,0 µg/m<sup>3</sup>, čo je 7,1 - 7,5 % limitu. Pri zohľadnení konzervatívne zvolenej hodnoty regionálneho pozadia sa priemerné ročné koncentrácie PM<sub>10</sub> pohybujú na úrovni 82,5 % limitu.

Aj pri priemerných ročných koncentráciách PM<sub>10</sub> je najpriaznivejším variant V3 a V3a, hlavne vďaka nižšej imisnej zaťaži v okolí západného portálu tunela Karpaty.

Vo vývoji špecifických emisii PM<sub>10</sub> motorových vozidiel nie je badateľný taký pokles, ako je to v prípade NO<sub>x</sub>, a to hlavne kvôli resuspenzii, ktorú pokrok vo vývoji modernejších motorov neovplyvňuje. Znamená to, že v porovnaní rokov 2030 a 2040 je situácia mierne nepriaznivejšia v roku 2040, avšak rozdiel v maximách dosahuje iba cca 1 %.

#### *Suspendované látky PM<sub>2,5</sub>*

Požaďová hodnota 18 µg/m<sup>3</sup>.

Maximálne príspevky pre rok 2030 k priemerným ročným koncentráciám PM<sub>2,5</sub> v obytnej zóne boli vypočítane v lokalite mesta Svätý Jur (Domy pri MÚK Rača), na úrovni 3,6 % limitu. V okolí západného portálu je situácia priaznivejšia; tu dosahujú maximálne hodnoty úroveň 1,5 % limitu. Znamená to, že limitná hodnota 20 µg/m<sup>3</sup> (platná od 01. 01. 2020) by nemala byť prekročená ani v kumulovanom stave, pri zohľadnení hodnoty regionálneho pozadia, maximálna hodnota je ale blízko limitu.

Aj pri priemerných ročných koncentráciách PM<sub>2,5</sub> je najpriaznivejším variant V3 a V3a, hlavne vďaka nižšej imisnej zaťaži v okolí západného portálu tunela Karpaty. V porovnaní rokov 2030 a 2040 sú modelované hodnoty takmer identické.

#### *Benzo(a)pyrén*

Požaďová hodnota 0,5 µg/m<sup>3</sup>.

Maximálne príspevky k priemerným ročným koncentráciám benzo(a)pyrénu boli v obytnej zóne vypočítane v referenčnom bode na severozápadnom okraji obce Marianky vo variante V2, na úrovni 10,4 % limitu. V okolí východného portálu (Domy pri MÚK Rača) dosahujú hodnoty úroveň 8,2 % limitu.

Z pohľadu porovnania variantov vychádzajú najlepšie varianty V3 a V3a pri priemerných ročných koncentráciách benzo(a)pyrenu.

Z porovnania rokov 2030 a 2040 je nepriaznivejším rokom rok 2030, nakoľko progres v znižovaní emisných faktorov BaP nie je taký výrazný, ako pri ostatných znečisťujúcich látkach. Rozdiel v maximách však dosahuje iba cca 2 - 3 %.

## **VPLYVY NA VODNÉ POMERY**

Hodnotenie vplyvov na vodné pomery je vykonané na základe výsledkov

inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu, realizovaného v oblasti vo viacerých etapách. Prieskumným prácam predchádzalo zhodnotenie výsledkov predchádzajúcich geologických, inžinierskogeologických a hydrogeologických prác realizovaných v minulosti v skúmanej oblasti, abstrahovaných z archivovaných záverečných správ v Geofonde Štátneho geologického ústavu Dionýza Štúra. Samotný prieskum zahŕňal pestré spektrum metód, ktorých použitie bolo adekvátne skúmanej problematike. Boli realizované geofyzikálne práce, merania na povrchových tokoch (rezistivimetria a termometria), hydrometrovacie práce, boli analyzované údaje o zrážkových a povrchových vodách, monitorované Slovenským hydrometeorologickým ústavom, boli odoberané vzorky povrchových a podzemných vôd na vykonanie chemických analýz. V neposlednom rade tu boli realizované vrtné práce, vyhodnocované vrtné jadrá, realizované hydrodynamické skúšky na vrtoch a geodetické zamerania vrtných diel. Boli zameriavané úrovne hladín podzemnej vody a na základe sumarizácie získaných výsledkov bol zostavený matematický model prúdenia podzemných vôd a ich možného ovplyvnenia razením tunelovej rúry, pri zvažovaní rozdielnych vplyvov použitej tunelovacej metódy (TBM/NRTN). Dôležitou súčasťou vykonávaných prác pre stanovenie vplyvu NČ bola realizácia stopovacej skúšky v oblasti obce Marianky, ktorá overila prepojenie vrtu MHV-12 situovaného v osi projektovaného tunela s prameňom P-26 v údolí Marianskeho potoka, ale najmä s objektom Svätej studne v obci Marianka.

#### Hodnotenie vplyvu na hydrologické pomery – povrchové vody

Vplyvy na vodné pomery/povrchové vody nie sú vzájomne porovnávané v rámci jednotlivých variantných riešení, čo je možné akceptovať, nakoľko jednotlivé varianty V1, V2, V3 a V3a predstavujú voči povrchovým aj podzemným vodám porovnateľne rovnaký vplyv aj počas výstavby aj počas prevádzky.

Ako rozhodujúci faktor ovplyvnenia počas výstavby sa tu ukazuje použitá metóda razenia tunela – kontinuálna (TBM) alebo cyklická (NRTM). Z výberu raziacej metódy potom vyplýva príslušné hydraulické zatesnenie tunelových rúr, resp. dĺžka časového intervalu v akom počas výstavby tunela dôjde k úplnému celoobvodovému odizolovaniu tunela od zvodneného horninového prostredia systémom hydroizolácie. Rozhodujúce je tiež zabezpečenie vodotesnosti tunelovej rúry počas všetkých fáz razenia a zaisťovania výrubu dočasným primárnym ostením. Odvádzanie podzemných vôd do tunelovej rúry má totiž potenciál drenážne ovplyvniť aj vodnosť povrchových tokov nad pásmom vedenia tunelovej trasy.

Pri využití metódy razenia TBM, kde je čas vybudovania hydroizolácie kratší, možno vplyv navrhovanej činnosti pri povrchových vodách hodnotiť ako málo významný – nedôjde k zásadnému zásahu do odvodnenia oblasti posudzovaným zámerom. Pri využití metódy razenia NRTM s dlhším časovým intervalom ponechávajúcim priamu hydraulickú komunikáciu medzi zvodnencom a razeným dielom, môže byť vplyv na prietok povrchových tokov – najmä hornej časti povodia Vydrice (pramennej oblasti Vydrice), v menšej miere a Marianskeho potoka väčší. Za predpokladu dôsledného vybudovania tunelovej hydroizolácie po celej jeho dĺžke bude potom počas prevádzky tunela jeho vplyv na kvantitatívne parametre povrchových vôd málo významný. Vplyv povrchových častí vedenia trasy diaľnice D4 v oblasti Rača – Vajnory – Sv. Jur (Račí potok / Javorník – Šúrsky kanál) a Záhorská Bystrica – Marianka – Stupava (Drmolez, Mariánsky potok – Mláka – Malina) je v oboch prípadoch možné hodnotiť ako málo významný, no v súbehu s ostatnými zámermi, plánovanými v území, si vyžiada komplexné riešenie protipovodňovej problematiky hlavne na východnej strane pri obci Vajnory.

Vplyv na kvalitu povrchovej vody **počas výstavby** tunela možno hodnotiť ako málo významný, spočívajúci v potenciálnom ohrození kvality povrchových vôd spôsobeným nebezpečenstvom splavovania rozrušenej zeminy (zákal ohrozujúci vodnú biotu), ale najmä možným únikom znečisťujúcich látok priamo do vody (zo stavebných mechanizmov, pri

haváriách). Takýto vplyv musí byť eliminovaný dodržiavaním technologickej disciplíny pri stavebných prácach i údržbe mechanizmov, ale najmä odvádzaním vôd (zrážkových i technologických pri všetkých variantoch) cestnou kanalizáciou vybavenou sedimentačnými nádržami a odlučovačmi ropných látok.

**Počas prevádzky** navrhovanej činnosti bude jej vplyv na kvalitu povrchovej vody taktiež málo významný, lokalizovaný v dotknutých tokoch do miest zaústenia odkanalizovaných odpadových vôd z povrchu vozovky diaľnice. Technické riešenie eliminácie tohto vplyvu s prečisťovaním týchto vôd v odlučovačoch ropných látok, či ich zadržívaním v retenčných nádržoch významne zníži ich negatívny vplyv na kvalitu vôd v dotknutých vodných tokoch.

#### Hodnotenie vplyvu na hydrogeologické pomery – podzemné vody

Vplyv navrhovanej činnosti na podzemné vody taktiež nebol pre jednotlivé variantné riešenia V1, V2, V3 a V3a vzájomne porovnávaný, pretože je taktiež porovnateľne veľký tak počas výstavby ako aj počas prevádzky. Aj tu sa ako rozhodujúci faktor ovplyvnenia podzemných vôd počas výstavby ukazuje použitá metóda razenia tunela – kontinuálna (TBM) alebo cyklická (NRTM) – a podľa výberu raziacej metódy sa následne prejavuje rôzne veľký vplyv na podzemnú vodu v dôsledku rôznej dĺžky časového intervalu trvania drénovania horninového masívu hydraulicky nezaizolovanou časťou tunela.

Pri využití metódy razenia TBM, kde je čas vybudovania hydroizolácie kratší možno vplyv navrhovanej činnosti pri povrchových vodách hodnotiť ako menej významný, nedôjde k zásadnému zásahu do režimu podzemných vôd v oblasti, resp. zníženie hladiny podzemnej vody nad budovaným tunelom a jej následný nástup, budú menej intenzívne a kratšieho trvania. Pri využití metódy razenia NRTM ponechávajúcej dlhšie trvajúcú drenáž podzemných vôd do razeného diela, je vplyv výstavby tunela na podzemné vody významnejší, bude sa prejavovať intenzívnejším a dlhšie trvajúcim poklesom hladiny podzemnej vody v oblasti osi tunela. Za najviac ovplyvnené úseky možno považovať oblasť prameniska Vydrice a hornej časti povodia Marianskeho potoka. Vodárenské zdroje Volavec, Pod hradom, Medené Hámre a Pajštúnska vyvieračka v Borinke ostanú neovplyvnené. Kritické je však potenciálne ovplyvnenie podzemných vôd v oblasti Marianky, vrátane Svätej studne na pútnickom mieste, kde boli prieskumnými prácami overené prítoky podzemnej vody do oblasti zo strany tunela (od severu na juh). V tomto prípade má časový interval ponechania otvorenej hydraulicky nezaizolovanej rúry pri výstavbe tunela v tejto oblasti rozhodujúci vplyv na potenciálne zníženie hladiny vody v Svätej studni, prípadne až na jej vyschnutie. Obe navrhované metódy (TBM i NRTM) sa môžu s elimináciou drenážneho účinku tunela v uvedenej oblasti účinne vysporiadať, ale uvedené požiadavky musia byť v projekte náležite formulované a zohľadnené, rovnako ako aj počas samotnej výstavby tunela.

Počas výstavby povrchovej časti navrhovanej činnosti môže dôjsť ku krátkodobému ovplyvneniu režimu podzemných vôd, pri zakladaní mostných objektov, alebo pri preložkách vedenia sietí, ak bude potrebné čerpanie podzemnej vody zo stavebnej jamy počas zakladania, čím dôjde k zníženiu hladiny podzemnej vody v okolí objektu. Čerpaná voda však bude odvádzaná vsakovaním späť ku hladine podzemnej vody, takže prípadné ovplyvnenie jej režimu bude len lokálne a nevýznamné.

Ku kvalitatívnemu ovplyvneniu podzemných vôd v oblasti počas realizácie navrhovanej činnosti príde len v obmedzenej miere v bezprostrednom okolí tunela (zmenou pH v dôsledku kontaktu s cementom primárneho ostenia), resp. potenciálnym únikom PHM, prevádzkových kvapalín alebo mazív pri porušení technologickej disciplíny / havárii čo musí byť eliminované dostatočnými preventívnymi opatreniami.

Za predpokladu dôsledného vybudovania tunelovej hydroizolácie po celej jeho dĺžke



bude potom počas prevádzky tunela jeho vplyv na režim a obeh podzemných vôd málo významný, podobne ako aj vplyv povrchových častí vedenia trasy D4 v oblasti Vajnory – Sv. Jur a Marianka – Stupava.

## **VPLYVY NA PÔDU**

Jedným z najvýznamnejších vplyvov NČ na pôdu bude záber pôdy, čím sa naruší organizácia pôdneho fondu. Základným opatrením na ochranu poľnohospodárskych pôd, je vykonať skrývku humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy v zmysle Metodického usmernenia Ministerstva pôdohospodárstva Slovenskej republiky č. 2341/2006-910.

Pre výstavbu navrhovanej diaľnice D4 je potrebné zabezpečiť trvalý záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy, pre samotné teleso diaľnice a vetracie šachty, vrátane prístupových ciest, ako aj dočasný záber pôdy, ktorý bude rekultivovaný po ukončení dočasného záberu, čo môže mať z určitého pohľadu aj pozitívny vplyv na dočasne zabratú pôdu.

### **Vplyvy na pôdu počas výstavby**

V priebehu výstavby diaľnice je možné, vzhľadom na predpokladané časté prejazdy motorových vozidiel a intenzívne využívanie ťažkých stavebných mechanizmov, očakávať nasledovné vplyvy na kvalitu a stabilitu pôd (resp. pôdných vlastností):

- Kompakcia/zhutňovanie koreňovej zóny pôd dopravnými a stavebnými mechanizmami, ktorá zapríčini degradáciu štruktúrnych agregátov a nežiaduce zvýšenie objemovej hmotnosti pôd. Toto antropické zhutnenie pôdy však predstavuje vratný charakter zmeny, ktorý možno eliminovať patričnou rekultiváciou pôdy bezprostredne po ukončení stavby;
- Narušenie reliéfu vytváraním svahov, či už násypových alebo výkopových, so sklonom nad 12° môže potenciálne spôsobiť zosuv pôdnej hmoty. Spôsobom ochrany je preventívne dodržiavanie všetkých zásad pre zemné a výkopové práce a vzniknuté svahy stabilizovať zatrávením, prípadne výsadbou inej formy vegetácie. Vegetačné úpravy na takto vytvorených svahoch cesty majú pre pôdu pomerne zásadný vplyv, nakoľko zabráňujú erózii pôdy. Vhodne zvolený vegetačný kryt je preto nevyhnutný pre zabezpečenie stability svahov násypov a zárezov;
- Intoxikácia pôd v dôsledku havarijných stavov pozdĺž budovanej komunikácie a v areáloch zariadení staveniska. Táto zmena má vo väčšine prípadov vratný charakter a jej následky možno odstrániť tak, že sa znečistená pôda dočasne vyradí z poľnohospodárskeho využívania a realizuje sa na nej príslušná biologická rekultivácia. Pri dodržaní príslušných technických, organizačných a bezpečnostných opatrení by však nemalo dôjsť k znečisteniu pôdy.

### **Vplyvy na pôdu počas prevádzky**

Vo všeobecnosti je štandardná prevádzka každej cestnej komunikácie potenciálnym zdrojom líniovej kontaminácie pôd do vzdialenosti niekoľko desiatok metrov pozdĺž trasy komunikácie, a to ako zložkami výfukových splodín, tak aj prostredníctvom zrážkovej vody stekajúcej z vozovky, ktorá môže obsahovať látky používané počas zimnej údržby, alebo látky používané na ošetrovanie podvozkov vozidiel. Z tohto hľadiska je dôležité správne odvedenie zrážkovej vody stekajúcej z vozovky.

V podmienkach neštandardnej prevádzky cestnej komunikácie, napr. pri väčšej havárii motorových vozidiel spojenej s únikom prevádzkových kvapalín, resp. znečisťujúcich látok môže dôjsť k bodovému znečisteniu okolitej pôdy najmä ropnými látkami s rizikom ich priesaku do podzemných vôd, prípadne prieniku do povrchových tokov. Ak však budú

dodržané všetky štandardné bezpečnostné opatrenia, tak bude možné aj vzhľadom na lepšie dopravnotechnické parametre novej komunikácie riziko kontaminácie pôd vplyvom prípadných havárií úplne minimalizovať.

## **VPLYVY NA FAUNU, FLÓRU A ICH BIOTOPY**

Vplyv výstavby a prevádzky diaľnice D4 na biotické zložky životného prostredia možno označiť ako synergické pôsobenie súboru civilizačných stresových faktorov s rôznou dobou trvania, intenzitou a s rôznymi následkami z hľadiska priestoru aj času.

### **Vplyvy počas výstavby**

Vplyv výstavby je možné zhrnúť do nasledujúcich bodov:

- Dôjde k priamej likvidácii ekologicky viac aj menej cenných biotopov k vytvoreniu ekologickej bariéry telesom diaľnice, ktorá obmedzuje resp. zamedzuje migráciu organizmov,
- je predpoklad že dôjde k priamemu úhynu živočíchov na stavenisku diaľnice,
- zvýšenou hladinou hluku k obmedzeniu funkcií blízkych refúgií živočíchov (obmedzenie možnosti komunikácie, lovu a pod.),
- k zmenám ekologických podmienok okolitého prostredia a tým aj k postupným zmenám druhového zloženia biocenózy,
- k ohrozeniu významných krajinných segmentov (ohrozeniu ich funkcie ako pôdoochranných, mikroklimatických, homeostatických a pod.) tvoriacich kostru ekologickej stability krajiny.

### **Vplyvy počas prevádzky**

Počas prevádzky sa predpokladá určitá intenzita a hustota premávky vozidiel, ktorej sprievodným znakom je hluk a s ním spojené vplyvy, ktoré sa už začnú prejavovať v období výstavby (obmedzenie možnosti komunikácie, lovu a pod.).

Intenzita pôsobenia exhalátov závisí od ich koncentrácie a od reliéfu (umiestnenia cestnej komunikácie). Pôsobenie exhalátov môže ovplyvniť aj zdravotný stav bioty v okolí komunikácie. Ku kontaminácii zložiek životného prostredia môže dôjsť emisiami polutantov vznikajúcich pri spaľovaní pohonných hmôt (ťažké kovy, oxid uhoľnatý, oxidy dusíka, perzistentné organické polutanty, tuhé častice a pod.). K lokálnym kontamináciám širokým spektrom organických a anorganických polutantov dochádza tiež prostredníctvom oderu a obrusovania pneumatík, brzdových segmentov, ako aj samotnej vozovky (náterové hmoty používané priamo na vozovke, alebo v jej okolí), posypovým materiálom používaným v zimnom období, autohaváriami a pod.

Vyššie popísané vplyvy budú v prípade všetkých variantov minimalizované na najnižšiu možnú mieru prakticky významne neovplyvnia dotknuté časti fauny a flóry, či biotopy.

## **VPLYVY NA KRAJINU, ŠTRUKTÚRU A VYUŽÍVANIE KRAJINY, KRAJINNÝ OBRAZ**

Trasa diaľnice D4 bude prechádzať z rovinatého územia Podunajskej nížiny, s málo členitým až mierne zvlneným reliéfom, tunelom, popod územie jadrového pohoria Malé Karpaty, do Záhorskej nížiny – krajiny rovinného reliéfu s občasnými pahorkatinami, až ku križovatke Záhorská Bystrica.

Členitosť terénu, v kombinácii s navrhnutým technickým riešením, si vyžiadalo navrhnuť pre výstavbu diaľnice D4 množstvo technických objektov, vrátane rozsiahlych zemných

konštrukcií, ktoré budú spoločne výrazne zasahovať do scenérie posudzovaného územia.

Z dôvodu nežiaducich zmien usporiadania a proporcií zložiek štruktúry krajiny v danom území, dôjde k ovplyvneniu diaľkových pohľadov, nakoľko na úpätí svahov, v koridore vedenia diaľnice budú odstránené vinice, čím bude narušený dochovaný vinohradnícky ráz krajiny. Zmení sa tým pomer prírodných a antropogénnych prvkov v neprospech prírodných.

Aj napriek skutočnosti, že z hľadiska zásahu do územia vinohradov, pri výstavbe všetkých variantov východného portálu, sa rešpektuje čo najmenší rozsah vplyvu, tento bude v miestnej časti vinohradníckej krajiny signifikantný a zmení štruktúru krajiny, pretože diaľnica D4 vstupuje do tunela na rozhraní vinohradov a lesných porastov. Najmä na východnom úpätí Malých Karpát, bude predstavovať priamy vplyv - zásah do ich územia, kedy dôjde k ich likvidácii a následnej zmene na iný druh poľnohospodárskeho pozemku. Vinohradnícka oblasť je viazaná na historický vývoj krajiny. Má špecifický a neopakovateľný ráz, preto je potrebné zmysluplne chrániť jej zachovanie a navrhovať také opatrenia, aby sa predišlo likvidačným zásahom.

Najmenší vplyv NČ na krajinu, počas výstavby, bude mať variant V2, ktorý je na území vedený nad úrovňou terénu, s priamym vstupom do masívu Malých Karpát a minimálnym zásahom do vinohradníckej krajiny.

Najviac narušená krajina počas výstavby a to hlavne z pohľadu západnej časti stavby a súčasnej krajiny, bude pri variantoch V1, V3 a V3a, ktoré budú v najdlhšom úseku trasy vedené cez horninový masív tunelom. Naopak, po revitalizácii bude krajinný obraz pri týchto podúrovňovo vedených variantoch najmenej rušivý, vzhľadom na nižšie umiestnenie portálu, a rozsiahlou modeláciou nového terénu nad tunelovou rúrou.

Po ukončení výstavby z dôvodu začlenenia technického diela do krajiny, budú vykonané revitalizačné a vegetačné úpravy na svahoch telesa diaľnice, vetvách križovatky a úsekoch hlbených tunelov na oboch stranách úbočia Malých Karpát tak, aby zapadli esteticky ale aj funkčne do okolitej krajiny.

## **VPLYVY NA BIODIVERZITU, CHRÁNENÉ ÚZEMIA A ICH OCHRANNÉ PÁSMA**

### **Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma**

Územie chránenej krajinej oblasti Malé Karpaty je priamo dotknuté navrhovanou činnosťou, čo znamená, že vplyv je indikovaný priamym fyzickým zásahom, vstupmi a výstupmi z výstavby aj prevádzky diaľnice.

Základným vplyvom bude budovanie vetracích šácht vrátane vjazdu vozidiel do priestoru chránenej krajinej oblasti Malé Karpaty v prípade V2, V3 a V3a s možnosťou miestnej úpravy prístupových komunikácií. V prípade Variantu V1 aj budovanie prístupových komunikácií v zložitých terénnych podmienkach najmä ku VŠ2.

### **Lokality sústavy Natura 2000 ovplyvnené NČ**

Územia európskeho významu (ďalej len „ÚEV“ alebo „SKÚEV“) - SKÚEV0104 Homofské Karpaty, SKCHVU014 Malé Karpaty, SKÚEV0279 Šúr, SKÚEV0911 Vrchná hora, SKÚEV0388 Vydrica a SKÚEV1388 Vydrica.

V správe o hodnotení neidentifikované no potenciálne ovplyvnené lokality sústavy Natura 2000:

- ÚEV Ondriašov potok (SKÚEV0217), v jeho tesnej blízkosti (0,5 km) je situovaná lokalita možného budovania presypaného tunela (dlhodobé uskladnenie rúbaniny z

tunela Karpaty) pod označením „D“, pričom nejde vylúčiť vplyv na predmety ochrany tohto ÚEV.

- Chránené vtáčie územie SKCHVÚ016 Záhorské Pomoravie sa nachádza cca 4 km od navrhovanej činnosti a druhy, ktoré sú predmetom ochrany v tomto území sú vysoko mobilné (vtáky), môžu zalietavať priamo do územia plánovanej stavby.

Nie je predpoklad, že by navrhovaná činnosť mala významne negatívny vplyv na tieto neidentifikované lokality sústavy Natura 2000, je potrebné v zmysle metodiky ich zahrnúť do posúdenia.

Z hľadiska vzájomného porovnania jednotlivých variantov a ich vplyvov na chránené územia vychádza najhoršie posudzovaný variant V1, najpriaznivejší je variant V2 a potom V3 a V3a, kde vplyv možno minimalizovať použitím variantného prístupu ku VŠ-1.

Z celkového pohľadu sa neočakávajú vplyvy ktoré by ovplyvnili funkčnosť chránených území a ich ochranných pásiem, rovnako tak sa nepredpokladajú významné negatívne vplyvy na dotknuté predmety ochrany. Vplyv na biodiverzitu územia nebude významný, nepredpokladá sa výrazný úbytok, ani prírastok počtu vyskytujúcich sa druhov rastlín a živočíchov vplyvom výstavby a prevádzky diaľnice.

## **VPLYVY NA ÚZEMNÝ SYSTÉM EKOLOGICKEJ STABILITY**

Realizácia navrhovanej činnosti vo všetkých štyroch posudzovaných variantoch V1, V2, V3 a V3a, predstavuje nový líniový prvok v území, ktorý prichádza do konfliktu s viacerými prvkami, ktoré udržiavajú a posilňujú súčasnú ekologickú stabilitu územia. Rozsah a charakter vplyvov počas výstavby NČ závisí od veľkosti a priestorového usporiadania konkrétneho prvku územného systému ekologickej stability (ďalej len „ÚSES“) v nadväznosti na stavebné práce, plošný záber a ich charakter. Dotknutými prvkami územného systému ekologickej stability, vo všetkých variantoch, sú prvky:

- ekotónový biokoridor les/vinice regionálneho významu najmä v priestore východného portálu tunela;
- miestny biokoridor Mariánsky potok, ktorý je v blízkom kontakte s trasou diaľnice na konci úseku, a môže dôjsť ku ovplyvneniu migračnej trasy počas výstavby;
- regionálne biocentrum Vajnorská dolina, ktoré by zasiahla výstavba prístupovej cesty vo variante V1 ku VŠ-1;
- regionálny biokoridor Struha (Stupavský potok), by zasiahlo premostenie pre prístupovú cestu ku VŠ-2 vo V1;
- regionálny biokoridor Vydrica, môže byť v rámci svojho povodia ovplyvnený výstavbou VŠ na severnej rozvodnici (najmä V1 a V2, čiastočne V3 a V3a);

Trasa diaľnice D4, vedená tunelom nebude mať vplyv na existujúce prvky regionálneho a nadregionálneho ÚSES (regionálne biocentrum Vajnorská dolina, nadregionálny biokoridor hrebeňa Malých Karpát, miestny biokoridor Nad kameňolomom). Po ukončení výstavby bude úsek prekrytého hĺbeného tunela krajinárskymi úpravami znovu zapojený do okolitej krajiny, pričom bude ďalej plniť funkciu ekotonu a biokoridoru. Vplyv na ÚSES bude len počas výstavby navrhovanej činnosti.

## **VPLYVY NA URBÁNNY KOMPLEX A VYUŽÍVANIE ZEME**

Pri porovnávaní všetkých variantov NČ a ich vplyvu na využívanie zeme/krajiny, sa v správe o hodnotení vychádzalo z rozsahu záberov posudzovaných variantov, ovplyvnení poľnohospodárskej činnosti a rekreácie v území, ako aj vplyvu na hospodárske aktivity, s

dôrazom na prínos jednotlivých variantov pre rozvoj daného územia. Preukázalo sa, že ani v jednom z posudzovaných variantov sa priamo výrazne nezmení využívanie zeme v jej tesnej blízkosti a navrhovaná činnosť nebude mať negatívne vplyvy na priemyselnú výrobu a na jestvujúce aj plánované hospodárske aktivity v regióne.

Výstavba celého okruhu diaľnice D4 bude veľmi dôležitá aj z dôvodu napojenia na cestnú a diaľničnú sieť Rakúska a následne na ostatné medzinárodné ťahy, čo zlepší infraštruktúru urbánneho komplexu.

Prevažná časť územia v trase jednotlivých variantov sa využíva na poľnohospodársku činnosť, lesné hospodárstvo a pestovanie vinnej révy. Výstavba všetkých variantov si ale vyžiada likvidáciu časti viníc a za západným portálom tunela dôjde aj k trvalému záberu lesných pozemkov. Pri realizácii variantov V1, V3 a V3a sa však miera vplyvu zmenší, vďaka predĺženiu tunela Karpaty, ktorý je na tomto úseku konštruovaný ako hĺbený tunel. V dôsledku prekrytia hĺbenej časti tunela a jej rekultivácie sa zmiernia trvalé vplyvy na toto územie z hľadiska možnosti využitia tejto lokality.

### **VPLYVY NA KULTÚRNE A HISTORICKÉ PAMIAHKY**

Trasa navrhovanej činnosti ani jedným z posudzovaných variantov priamo neprechádza pamiatkovými zónami dotknutého územia. Navrhovaná činnosť si nevyžaduje demolácie žiadnych objektov kultúrnej a historickej hodnoty, vyžiada si len presunutie 2 kamenných krížov v k.ú. Mást I a ochranu kaplnky v obci Marianka. Pri výstavbe východného portálu tunela Karpaty vznikne taktiež požiadavka zásahu, a to pri každom z posudzovaných variantov, do kamenných násypov tzv. rún, ktoré boli stáročia tvorené pri budovaní terasových viníc, na východných svahoch Malých Karpát.

Iné vplyvy na kultúrne a historické pamiatky sa pri budovaní ktoréhokolvek z posudzovaných variantov nepredpokladajú.

### **VPLYVY NA ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ**

Zvýšená hustota osídlenia v oblasti, kadiaľ bude prechádzať trasa všetkých posudzovaných variantov NČ, preukazuje stopy osídlenia na evidovaných lokalitách, buď priamo v navrhovanom koridore stavby, alebo v jej tesnej blízkosti. Aj napriek skutočnosti, že sa už v minulosti, ale aj v súčasnosti vykonal povrchový archeologický prieskum daných katastrov miest a obcí nie je vylúčené, že sa pri plánovanej výstavbe môžu narušiť aj ďalšie, doteraz neznáme náleziská. Preto bude potrebné pred výstavbou, vzhľadom na lokalizáciu archeologických nálezísk v dotknutom území, vykonať záchranný pamiatkový archeologický výskum, kde rozsah, druh a spôsob vykonávania tohoto výskumu určí príslušný pamiatkový úrad.

Z hľadiska posúdenia vplyvu jednotlivých variantov na už evidované archeologické lokality, ktoré budú pri výstavbe diaľnice dotknuté, je pravdepodobné, že výstavba nepriamo zasiahne do dvoch lokalít, nachádzajúcich sa nad razeným tunelom Karpaty. Ich znehodnotenie sa však samotnou výstavbou ani prevádzkou diaľnice D4 nepredpokladá.

### **VPLYVY NA PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ A VÝZNAMNÉ GEOLOGICKÉ LOKALITY**

Napriek skutočnosti, že v posudzovanom území je zaregistrovaných niekoľko paleontologických, či významných geologických lokalít, tieto sa nachádzajú mimo trasy jednotlivých posudzovaných variantov. Z tohto dôvodu je ich znehodnotenie, prípadne ich

zánik, ktorý by bol spôsobený výstavbou a prevádzkou diaľnice D4 možné prakticky vylúčiť. Vplyv diaľnice D4 na tieto lokality sa teda nepredpokladá.

## **VPLYVY NA KULTÚRNE HODNOTY NEHMOTNEJ POVAHY**

Za kultúrne hodnoty nehmotného charakteru v posudzovanom regióne, sa považujú tradície mariánskych pútí v obci Marianka, ktorá je najstarším pútnickým mestom na Slovensku, ako aj tradície spojené z pestovaním vínnej révy v celom malokarpatskom regióne, rozprestierajúcom sa na juhovýchodných svahoch Malých Karpát. Vplyv navrhovanej činnosti na tieto kultúrne hodnoty nehmotnej povahy sa však pri realizácii ktorejkoľvek z posudzovaných variantov nepredpokladá.

## **INÉ VPLYVY**

Počas výstavby diaľnice D4 sa zabezpečí priechodnosť územia v rovnakej miere ako pred výstavbou a to pre poľnohospodársku techniku, ako aj chodcov či cyklistov. Technické opatrenia sú v tomto prípade pri všetkých posudzovaných variantoch NČ riešené mostnými objektmi a preložkami poľných ciest poväčšine v trase ich súčasného vedenia.

Realizácia navrhovanej činnosti sa vo svojich variantoch taktiež priamo nedotkne ani navrhovaných funkčných plôch rekreácie v prírodnom prostredí a nebude obmedzená ani prístupnosť k týmto plochám v území. Posudzované varianty priamo nekrižujú trasy pre zimnú a letnú turistiku, ktoré z tohto hľadiska zostanú zachované v pôvodnej podobe, zakreslenej do turistických máp a vyznačených v teréne. Ku kríženiu bude dochádzať jedine na území tunelových častí, ktoré neovplyvnia turistické trasy územia. Navrhovaná činnosť neovplyvní ani vedenie bežkárskeho tratí a značených bežeckých a turistických trás. Z hľadiska aktívnej rekreácie však bude navrhované riešenie trasovania diaľnice D4 prichádzať do priameho stretu s cyklotrasami. Tieto však budú zachované aj v prípade priameho kríženia telesa stavby a bude zabezpečená priechodnosť územia aj počas výstavby okolo dočasných stavebných objektov zariadenia staveniska.

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

V rámci samotného primeraného posúdenia bolo vyhodnotených jedno ÚEV ako priamo dotknuté a štyri ÚEV ako nepriamo dotknuté. Jedno chránené vtáčie územie bolo identifikované ako priamo dotknuté. Nepriamo dotknuté chránené vtáčie územie identifikované nebolo. Celkovo bolo v rámci primeraného posúdenia identifikovaných potenciálne priamo ovplyvnených 8 druhov (rastlín alebo živočíchov), 20 vtákov a 6 biotopov. Nepriamo ovplyvnených 6 druhov (rastlín alebo živočíchov), 1 vták a žiaden biotop.

Významne negatívny vplyv bol pri niektorých variantoch identifikovaný pri rakovi riavovom (*Austropotamobius torrentium*) a d'atľovi prostrednom (*Dendrocybus medius*).

Vplyv na integritu lokalít sústavy Natura 2000 bol identifikovaný ako mierne negatívny iba pri variante V2 (vzhľadom na vplyv na raka riavového). Pri všetkých ostatných variantoch nastane vplyv významne negatívny. Pričom samotné primerané posúdenie zmierňujúcimi opatreniami podmieňuje vplyv mierne negatívny pri variante razenia technológiou TBM varianty V2, V3, V3a.

Na základe vykonaného hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti je možné považovať navrhovanú činnosť za realizovateľnú, v prípade uplatnenia navrhovaných zmierňujúcich

opatrení.

## VI. ROZHODNUTIE VO VECI

### 1. Záverečne stanovisko

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

### s ú h l a s í

s realizáciou navrhovanej činnosti za predpokladu dodržania príslušných platných právnych predpisov a splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska.

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

### 2. Odsúhlasený variant

Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona príslušný orgán **súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti podľa realizačného variantu V3a (technologický postup razenia vo variante A, spôsob nakladania s rúbaninou Variant B)**, ktorý možno vyhodnotiť za najpriaznivejší v porovnaní s ostatnými navrhovanými variantmi, a to hlavne z hľadiska únosnosti jeho vplyvov na životné prostredie. Podrobne je uvedený a popísaný v bode II. tohto záverečného stanoviska.

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

Na základe celkových výsledkov vo veci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, charakteru navrhovanej činnosti, na základe správy o hodnotení, verejného prerokovania a odborného posudku s prihliadnutím na stanoviská zainteresovaných subjektov sa na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a obyvateľstvo pre etapu prípravy, výstavby, prevádzky určujú nasledovné opatrenia a podmienky:

#### *Územnoplánovacie opatrenia*

1. Po schválení vybranej alternatívy vedenia posudzovaného úseku diaľnice D4 v procese EIA je potrebné zabezpečiť súlad s Územným plánom regiónu - Bratislavský samosprávny kraj ako aj súlad s územnými plánmi dotknutých obcí.
2. V územných plánoch dotknutých obcí je potrebné, aby orgány územného plánovania pri ďalších zmenách zaradenia plôch, ovplyvnených hlukom a emisiami v blízkosti diaľnice D4 v posudzovanom úseku neumiestňovali budovy určené na bývanie a rekreáciu.
3. V územných plánoch dotknutých obcí a následne v územnom rozhodnutí navrhovanej činnosti sa musí chrániť aj tunelový koridor (nakoľko je potrebné zabezpečiť

vzduchotechniku vetracími šachtami, minimálne chrániť miesta umiestnenia výduchov vetracích šácht).

### **Technické opatrenia**

4. Pri spracovaní ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie predložiť klimatickú štúdiu, ktorá preukáže adaptáciu projektu na zmenu klímy vrátane konkrétnych technických parametrov požadovaných pre zvýšenie odolnosti (napr. dostatočnosť prietokových profilov, splnenie požiadavky na výskyt extrémnych javov počasia a pod.). Projekt vypracovať v súlade s technickými požiadavkami materiálu „Technické usmernenie k zabezpečeniu odolnosti infraštruktúry proti zmene klímy v období 2021 – 2027“ vid': [eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021XC0916\(03\)&from=SK](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021XC0916(03)&from=SK). V prípade dostupnosti aktuálnejšej verzie použiť aktuálnu pre dané obdobie.
5. Technicky navrhnuť stavbu tak, aby boli minimalizované zábery pôdy.
6. Vykonať bilanciu skrývky ako aj samotnú skrývku humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy v zmysle metodického usmernenia Ministerstva pôdohospodárstva Slovenskej republiky č. 2341/2006-910 a zabezpečiť jej účelné a hospodárne využitie.
7. Po odlesnení je potrebné ešte pred začatím realizácie stavebných prác vykonať skrývku humusovej vrstvy na lesných pozemkoch a vykonať opatrenia zabezpečujúce ochranu lesa pred ohrozením a poškodením zo stavebných prác.
8. Pri ďalšom stupni projektovej dokumentácie predložiť riešenie rekultivácie dočasných záberov, na ktorých je potrebné vykonať dôslednú rekultiváciu pôdy (technickú aj biologickú) a obnovenie pôvodného vegetačného krytu (napr. lúky, brehové porasty, zalesnenie a pod.).
9. V prípade vzniku mimoriadnej situácie spojenej s kontamináciou pôd rizikovými látkami je potrebné dotknuté pôdy na potrebný čas nevyužívať a podľa charakteru kontaminácie realizovať nápravné opatrenia (aplikácia látok na zamedzenie šírenia kontaminácie, biologická rekultivácia či odstránenie znečistenej pôdy).
10. Pri rekultivácii a vegetačných úpravách na riešených plochách používať predovšetkým miestne, geograficky a stanovištne zodpovedajúce druhy drevín.
11. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie predložiť projekt na obnovu biotopov na území západného portálu tunela Karpaty (plochy, ktoré sú určené po ukončení výstavby na obnovu biotopov v rámci záberov stavby). Vytvoriť mozaiku rôznych biotopov v rôznych sukcesných štádiách:
  - ponechať na ploche vytŕčajúce horniny (vytvoriť tak aj úkryty pre plazy), alebo používať na živiny chudobný substrát,
  - k osevu používať druhovo pestré zmesi s veľkým podielom dvojkľúčolistových rastlín,
  - minimalizovať plošné výsadby drevín,
  - dotknuté lokality trvalého a dočasného záberu rekultivovať s cieľom zlepšiť celkový stav dotknutých biotopov v prospech posilnenia ich funkcie potravných biotopov pre druhy vtákov, ktoré sú predmetom ochrany v chránenom vtáčom území a aj pre ostatné druhy v dotknutom území a pravidelne hniezdiace,
  - nezakrývať terén rôznymi textíliami, pokiaľ to bude možné.
12. Lokalitu H rekultivovať s ohľadom na charakter chránený areál Jarovská bažantnica, ktorý bol vyhlásený z dôvodu významnosti ako prvku ekologickej stability v poľnohospodárskej a urbanizovanej krajine a ako jediný kompaktné zachovaný barokový krajinný útvar.
13. Vykonávať manažment rekultivovaných plôch v rámci trvalého záberu stavby, kosieť, ošetrovať dreviny.



14. V prípade zistenia nadmernej sekundárnej prašnosti počas výstavby realizovať dostatočné opatrenia na zabránenie šírenia prašnosti, ako napr. plachtovaním, kropením plochy a pod.
15. Vykonať zabezpečenie postačujúceho, náhradného vodného režimu v súvislosti s preložkou Račieho potoka (Javorník) pre potreby a jeho čiastočnou retenciou pre potreby závlah okolitých vinohradov.
16. V rámci záberov stavby vybudovať protierózne ochrany so zavsakovaním, záchyтом prebytočnej vody zberným systémom malých prielohov a vodných rezervoárov.
17. Uprednostniť zelené plochy (sadové úpravy) na okrajoch záberov stavby pre minimalizáciu znečistenie poľnohospodárskej pôdy a ovzdušia.
18. Zásahy do zelene a výrubu obmedziť na mimovegetačné obdobie.
19. Minimalizovať zásahy do biotopov európskeho a národného významu.
20. V súlade s § 6 zákona č. 543/2002 Z. Z. O ochrane prírody a krajiny v chránených územiach minimalizovať zábery lesných porastov, najmä zásahy do lesných biotopov v priaznivom stave a minimalizovať výrubu starých jedincov stromov - tie sú významným biotopom pre veľké druhy chrobákov ako je roháč obyčajný (*Lucanus cervus*), dutinové hniezdiče, ako sú všetky druhy d'atľov, muchárik bielokrký (*Ficedula albicollis*), muchárik červenohrdlý (*Ficedula parva*) a mnohé iné druhy.
21. Minimalizovať zásahy do porastov nelesnej drevinovej vegetácie všetkých foriem.
22. Na lokalite A minimalizovať zásah do lesného výbežku, ktorý vedie z opustených sadov do poľa. Je to zvyšok mokrade, ktorý napriek značnej ruderalizácii predstavuje spoločenstvo vřbovo topoľových nížinných lužných lesov Ls. 1.1. Je to prioritný biotop 91E0\*. Zároveň ide o biotop s vysokým potenciálom pre výskyt celej rady živočíchov.
23. Najmenej 1 mesiac pred výrubom drevín a vykonaním skrývky vrchných častí pôdy v lokalitách starších lesných porastov je potrebné osloviť špecialistov a pracovníkov ŠOP SR (najlepšie pracovníkov zo Správy chránenej krajinskej oblasti Malé Karpaty). V záujmovej lokalite vytipovať staršie stromy a prerokovať potrebu zrealizovania záchranných opatrení pre druh roháč obyčajný (*Lucanus cervus*), ktoré možno zhrnúť do dvoch okruhov: Po spílení hrubších kmeňov stromov so znakmi prítomnosti lariev veľkých chrobákov (okrem roháča by sa tu potenciálne mohli nájsť aj larvy iných významných druhov) by sa tieto kmene ponechali v blízkosti stavby, ako drevná hmota a tieto kmene by potom ŠOP SR po dohovore s vlastníkami alebo užívateľmi lesa mohla umiestniť do časti lesného porastu na vlastnom území ÚEV, kde by tieto druhy mohli dokončiť svoj ontogeneticky vývoj a aby sa v nich prípadne mohli vyvíjať aj iné druhy využívajúce mŕtve drevo - slúžili by ako potenciálny biotop pre rozmnožovanie významných druhov chrobákov dotknutého územia.

V zmysle záverov prerokovania so ŠOP SR vykonať záchranné opatrenia

24. Na základe prieskumov v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie navrhnuť a vybudovať účinnú ochranu na minimalizovanie stretov prelietavajúcich druhov vtákov a netopierov s dopravou ponad povrchovo vedené časti navrhovanej činnosti.
25. Umiestnenie vetracích šácht a vedenie prístupových ciest k šachtám riešiť tak, aby sa minimalizovali, alebo až úplne eliminovali vplyvy na druhy a biotopy, ktoré sú predmetom ochrany v dotknutých územiach Natura 2000.
26. V blízkosti dotknutého územia má svoju hniezdnu lokalitu včelárik zlatý (*Merops apiaster*). Pri budovaní terénnych zárezov, uskladňovaní zeminy a pod., môžu vzniknúť terénne steny - lokality s podmienkami, ktoré jedince včelárika môžu považovať za svoj potenciálny hniezdny biotop a môžu si tu budovať svoje hniezda - tomuto je potrebné buď zabrániť a možné plochy (steny) zabezpečiť proti tomu, aby ich druh využil na hniezdenie, alebo potom rešpektovať jeho hniezda až do vyhniezdenia.

27. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie predložiť projekt preložky vodných tokov, v rámci ktorých bude pri uzatváraní odstavených častí toku pri preložkách ich korýt, umožnené stiahnutie vodnej a dnovej bioty do refúgií nižšie na toku. Prípadné uzavretie starých korýt (dosiahnutie nulového prietoku) pri úpravách vodných tokov by malo nastať minimálne behom niekoľkých hodín až niekoľkých dní.
28. Vhodnými opatreniami počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti zabezpečiť ochranu dotknutých vodných tokov - zabrániť hlavne ich znečisteniu a negatívnemu nepriamemu vplyvu na biotopy závislé na vode a druhy vyskytujúce sa v území SKÚEV0279 Šúr.
29. Kompenzovať zabrané vinohrady a ich technické konštrukcie, vrátane ich nového usporiadania (okrem majetkovoprávneho vysporiadania), vrátane vybudovania náhradných prístupových a obslužných komunikácií.
30. Po dohode s užívateľmi vinohradov v stavbu zasiahnutých vinohradoch je potrebné vybudovanie protieróznej ochrany so zavsakovaním, záchytným prebytočnej vody zberným systémom malých prielohov a vodných rezervoárov.
31. Dočasné zábery pôdy vo vinohradoch, po ukončení výstavby zodpovedajúco zatrávniť a revitalizovať s cieľom zabrániť zvýšenej sekundárnej prašnosti s vybudovaním nových prístupových a obslužných komunikácií, ako aj biofiltra (ochranná - viac etážová zeleň) za účelom zníženia prašnosti.
32. Zabránenie nadmernej prašnosti vo vinohradoch počas výstavby je vhodné riešiť protiprašnými valmi a skrúpaním okolia plochy výstavby smerom ku vinohradom a to najmä v čase kvitnutia a v suchom období pred agrotechnickými postrekmi v koordinácii s pestovateľmi viniča. Zvýšené čistenie a zvlhčovanie povrchu vozovky je potrebné zabezpečiť aj v období prevádzky navrhovanej činnosti, a to najmä v suchom období bez dažďových zrážok.
33. Dočasnú prístupovú komunikáciu na stavenisko k východnému portálu tunela je potrebné vybudovať so spevneným povrchom.
34. Stavebné práce spojené so zvýšenou tvorbou prašnosti pri východnom portáli orientovať mimo fenologické obdobie (kvitnutie viniča) a agrotechnických podmienok pri pestovaní viniča (najmä prvý postrek) a tieto fázy výstavby koordinovať s pestovateľmi viniča.
35. V rámci revitalizačných opatrení je potrebné predložiť návrh projektu výsadby izolačnej zelene s funkciou biofiltra a zabezpečiť zazelenanie kontaktných zón vinohradov s diaľnicou D4 a systémy zazelenania a vysadenia biofiltrov uplatniť aj smerom ku výdychom otvoru tunela. Tieto môžu pozitívne ovplyvniť mikroklimu tým, že zabezpečia zachytenie škodlivín, najmä prachových častíc. Alternatívne je možné uplatniť aj biologickú ochranu pomocou dvojdomých kvitnúcich bylín, ktoré sú dôležitou podporou pre užitočné organizmy vo vinohradoch.
36. V súvislosti so zmenou trasovania cyklotrás je potrebná aj trvalá zmena (preložka) oplotenie príslušnej časti vinohradov.
37. Ak počas monitoringu bioty dôjde k zisteniu výskytu chránených druhov v rámci záberov stavby počas výstavby navrhovanej činnosti je potrebné sa obrátiť na orgán ochrany prírody a krajiny v pôsobnosti MŽP SR, ktorý rozhoduje vo veci vydania výnimky zo zakázaných činností týkajúcich sa chránených druhov.
38. Osvetlenie cesty riešiť pod úrovňou najvyššej časti protihlukových clôn a minimalizovať ho na najnižšiu možnú mieru. Tienidlá zvoliť tak, aby nedochádzalo k horizontálnemu osvetľovaniu a k osvetleniu smerom hore na oblohu. Farbu osvetlenia zvoliť tak, aby osvetlenie nepôsobilo rušivo a nelákalo hmyz (potravný zdroj netopierov) a vtáctvo. Zdroje svetla nesmerovať do chráneného vtáčieho územia. Vyššie uvedené deklarovať technickým návrhom riešenia.

39. Všetky zásahy do chránených území v zmysle ustanovení zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, ako aj opatrenia k revitalizácii územia je potrebné konzultovať so zástupcami ŠOP SR (správou CHKO Malé Karpaty) a rešpektovať ich odporúčania.
40. Zariadenia staveniska, dočasné skládky vyťaženej zeminy a horniny, dočasné skládky stavebného materiálu a odpadu neumiestňovať v tesnej blízkosti vodných tokov (ponechanie min. 10 m voľného manipulačného pásu pre správcu vodného toku pri vodohospodársky významných vodných tokoch a min. 5 m pri ostatných vodných tokoch).
41. Dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii so znečisťujúcimi látkami. Pravidelne kontrolovať technický stav stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov s cieľom zabezpečiť, aby nedochádzalo k únikom znečisťujúcich látok (najmä ropných produktov) do horninového prostredia, podzemných a povrchových vôd. Uprednostniť ekologické mazacie oleje bez obsahu zlúčenín chlóru. Uvedenú podmienku zapracovať do Environmentálneho plánu výstavby (ďalej len „EPV“) stavby.
42. Zabezpečiť havarijné súpravy na miestach, kde sa skladujú resp. sa manipuluje so znečisťujúcimi látkami. Pohotovostnou havarijnou súpravou vybaviť aj stavebné stroje, mechanizmy a dopravné prostriedky (jej obsah stanoví havarijný plán). Uvedenú podmienku zapracovať do EPV stavby.
43. Pod odstavené stavebné stroje, mechanizmy a dopravné prostriedky v čase nečinnosti podkladať záchytné vaničky. Uvedenú podmienku zapracovať do EPV stavby.
44. Skladovať znečisťujúce látky v uzavretých skladoch so záchytnou vaňou dostatočnej kapacity. Sklad, ako aj obaly, v ktorých sa skladujú znečisťujúce látky označiť predpísaným spôsobom. Umiestniť všetky jednoplášťové nádoby so znečisťujúcou látkou v dostatočne veľkej záchytnej vani (objem záchytnej vane musí mať minimálne objem nádoby, a ak je nádob viac, tak minimálne objem najväčšej a 10 % súčtu objemu všetkých nádob). Uvedenú podmienku zapracovať do EPV stavby.
45. Dodržiavať technologickú disciplínu, aby sa zabránilo priamym únikom znečisťujúcich látok do povrchových a podzemných vôd. Uvedenú podmienku zapracovať do EPV stavby.
46. V prípadoch havarijného znečistenia horninového prostredia znečisťujúcimi látkami je potrebné postupovať podľa havarijného plánu a prípadne pokynov Slevenskej inšpekcie životného prostredia. Uvedenú podmienku zapracovať do EPV stavby.
47. Riešiť zachytenie a prečistenie odpadových vôd zo staveniska a stavebných dvorov a vody pri znižovaní hladiny podzemnej vody zo stavebných jám pred ich vypustením do recipientu. Uvedenú podmienku zapracovať do EPV stavby.
48. Nakoľko projekt stavby počíta so zakladaním niektorých stavebných objektov na pilótoch, je potrebné zabezpečiť odkalenie vody z vrtania pilot pred ich vypúšťaním do recipientu. Uvedené deklarovať spísaním do technickej správy k predmetným stavebným objektom.
49. Vypúšťať odpadové vody z výroby betónu, z čistenia dopravných prostriedkov a mechanizmov, prípadne z ich opráv a z iných činností do recipientov až po ich odsedimentovaní a odlúčení od znečisťujúcich látok a zabezpečiť, aby nedošlo pri ich vypúšťaní k prekročeniu limitných koncentrácií stanovených príslušnými predpismi, resp. stanovených súhlasom príslušného orgánu štátnej vodnej správy a správcu vodných tokov. Uvedenú podmienku zapracovať do EPV stavby.
50. Splaškové vody zo sociálnych a hygienických zariadení zriadených v zariadení staveniska je zakázané vypúšťať do povrchových alebo podzemných vôd. Tieto je potrebné odovzdať na zneškodnenie len do čistiarne odpadových vôd. Uvedenú podmienku zapracovať do EPV stavby.
51. Dopravným značením organizovať dopravu materiálu a pohyb mechanizmov tak, aby nedošlo k zbytočnému znečisteniu povrchových tokov.

52. Pri odkanalizovaní trvalých spevnených plôch je vhodné uprednostniť odlučovač ropných látok vybavený automatickým uzáverom, pred ktorým sa predradí retenčná nádrž, ktorá zachytí nápor vôd a za odlučovačom ropných látok osadiť kanalizačnú šachtu na odber vzoriek odpadových vôd.
53. Vykonať pasportizáciu studní v okolí stavby (pre úžitkové aj pitné účely, využívané aj nevyužívané). Je potrebné vykonať pasportizáciu v rámci podrobného inžinierskogeologického prieskumu, rešpektujúc platné technické predpisy.
54. V rámci projektovej prípravy riešiť možný spôsob náhrady za vodné zdroje (hlavne studne) v rekreačných a obytných lokalitách, ktoré sú pre obyvateľov jediným zdrojom pitnej a úžitkovej vody a môžu byť ovplyvnené (kvalitou aj kvantitou vody) výstavbou tunela Karpaty na diaľnici D4.
55. Trasa navrhovaného úseku diaľnice D4 lokálne prechádza územím, kde bolo indikované stredné, alebo vysoké radónové riziko. V prípade realizácie stavebných objektov/pracovnísk v týchto rizikových oblastiach, kde sa predpokladá dlhodobý pobyt pracovníkov počas kalendárneho roka je potrebné už v projektovej príprave navrhnuť opatrenia na zamedzenie prenikania radónu do objektov z podlažia.
56. Na základe monitoringu hluku v prípade potreby realizovať aj počas výstavby osadenie mobilných protihlukových stien.
57. Technicky pripraviť a zrealizovať predĺženia ochranného valu vľavo v smere staničenia diaľnice D4 od portálu predĺženého tunela až po MÚK Záhorská Bystrica, ktorý by slúžil pre uloženie rúbaniny a akustické tienenie predovšetkým pre prevádzku diaľnice D4.
58. Pri manipulácii s kamenivom je potrebné zabezpečiť zvlhčenie spracovaného kameniva (rúbaniny) a prejazdnych povrchov, potrebné je zvýšiť vlhkosť spracovaného materiálu na približne 2%.
59. Pre protiprašné opatrenia pri západnom portáli tunela Karpaty je potrebné zabezpečiť dostatok vodných zdrojov, pričom je vhodné počítat s potrebou vrcholového odberu v priebehu dňa (riešiteľné napr. akumuláčnou nádržou). Predložiť konkrétne riešenie zahrnuté v rámci technickej správy predmertoného stavebného objektu.
60. Protiprašné opatrenia aplikované pri prejazdoch či manipulácii s materiálmi vyvolávajúcimi zvýšenú prašnosť, ako sú kropenie sypkých materiálov, kropenie prístupových ciest a pod., je potrebné aplikovať aj na všetky lokality prebytočnej rúbaniny (aj ako stavebného materiálu) vrátane zaradenia týchto lokalít do poprojektovej analýzy monitoringu ovzdušia.
61. Výsadbou popínavých rastlín (napr. brečtan) znížiť rušivý vizuálny dopad protihlukových stien v krajine.
62. Nad presypanou časťou tunela v dĺžke 1,7 km zabezpečiť výšku presypania tunelových rúr výškou zeminy (vhodným substrátom pre koreňový systém drevín) tak, aby na presypaných tunelových rúrach rástli dreviny.
63. V ďalších stupňoch povoľovacieho procesu podľa osobitných predpisov preveriť aktuálnu dopravnú štúdiu potrebu realizácie okolitých „dopravných“ investícií požadovaných mestskou časťou Bratislava-Záhorská 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, kde je potrebné realizovať samostatný bypass v smere Stupava - diaľnica D4.
64. Pri západnom portáli tunela Karpaty vybudovať zemné valy (alt. protihlukových stien) v minimálnej výške 3 m nad niveletou diaľnice po oboch stranách komunikácie od vyústenie tunela po križovanie s cestou I/2.

65. Realizovať stavbu tak, aby prekrytá časť diaľnice D4 pri obci Marianka bola vybudovaná prednostne v rámci technických možností z dôvodu minimalizácie vplyvu na okolité obyvateľstvo.
66. Aplikovať dostupné opatrenia pre minimalizáciu šírenia hluku a prachu z pásových dopravníkov.
67. V prípade poškodenia miestnych komunikácií zabezpečiť ich opravu.
68. Monitorovanie staveniska z hľadiska hluku, exhalátov a podzemných vôd vykonávať nepretržite v dotknutých oblastiach pri západnom portály tunela Karpaty. V prípade prekročenia povolených limitov zastavenie stavebných prác na problémových miestach až do vyriešenia zdroja problému.
69. V rámci ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie (DÚR) preveriť aktuálnou dopravnou štúdiou potrebu vybudovania diaľničného privádzača Stupava sever z diaľnice D2 za Stupavou smerom na Vysokú pri Morave.
70. Výduchový komín vo vzdialenosti 150 m od Panského lesa umiestniť ďalej od obce Marianky. Nie bližšie k západnému portálu ako na polohu 8,500 km staničenia diaľnice D4.
71. Vetranie tunela, vzhľadom na dotknuté chránené vtáčie územie a tesnú blízkosť obývaných oblastí obce Marianka (150 m), vybaviť najkvalitnejším možným filtračným zariadením tak, aby sa minimalizoval dopad prevádzky tunela spôsobený produkciou exhalátov na životné prostredie.
72. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR) preveriť aktuálnou dopravnou štúdiou potrebu a prípadnú realizáciu novej kruhovej križovatky na odbočke do obce Marianka za čerpacou stanicou Sloznaft v Záhorskej Bystrici.
73. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR) preveriť možnosť zúženia ochranného pásma diaľnice D4 v presypanej časti na 20 m s možnosťou vybudovania občianskej vybavenosti ako zberného dvora, cintorína, ihrísk a pod.
74. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR) predložiť aktualizovanú akustickú štúdiu tak, aby boli údaje v nej uvedené v súlade s platnou legislatívou Slovenskej republiky zaoberajúcou sa ochranou a podporou verejného zdravia a objektivizáciou a hodnotením hluku vo vonkajšom prostredí a súčasne aby bola Akustická štúdia spracovaná v súlade s platnými predpismi, vydanými Ministerstvom doravy a výstavby Slovenskej republiky, ktoré súvisia s projektovaním a výstavbou cestných komunikácií.
75. V prípade potreby (po preverení hlukovou štúdiou) realizovať protihlukové steny na upravenej časti cesty I/2 zo strany obce Marianka (medzi stavebným dvorom a obytnými zónami obce).
76. V prípade potreby v rámci projektovej prípravy (po vyhodnotení v hlukovej štúdií) počítať s použitím, tzv. tichého asfaltu na primeraných úsekoch trasovania diaľnice D4 a cesty I/2.
77. Realizovať technické opatrenia, ktoré zabezpečia zabránenie drenážneho účinku tunelových rúr, a teda minimalizujú vplyv na podzemné vody (v prípade potreby vykonať realizáciu kontrolných predvrtov, chemickú injektáž, zabezpečenie nepriepustnosti tunelového ostenia).
78. Počas razenia tunela zabezpečiť čistenie banskej vody (znečistená horninová voda) vytekajúcej z tunela počas jeho razenia umiestnením sedimentačných nádrží a odlučovačov ropných látok na portáloch a prečistenú vodu odvádzať do príslušných recipientov (povrchových tokov) pri dodržaní limitov kvality vôd v zmysle platnej legislatívy.
79. Odvádzanie vôd zdrénovanej horninovej vody a technologickej vody z tunela riešiť zdvojenou, navzájom neprepojenou kanalizačnou drenážou, z ktorých jedna bude slúžiť na odvádzanie technologickej vody z tunela cez sedimentačné nádrže a odlučovače

ropných látok, a do príslušných recipientov (povrchových tokov) odvádzať až prečistenú vodu pri dodržaní limitov kvality vôd v zmysle platnej legislatívy.

80. Plochu stavebného dvora pri tunelovom portáli je potrebné po obvode opatriť odvodňovacím žľabom a zbierané vody cez spoločnú sedimentačnú nádrž a odlučovač ropných látok (zostava sa použije aj pre čistenie banskej vody počas razenia), odvádzať spoločne s banskými vodami do príslušného recipientu.
81. Zostava na čistenie vôd musí pozostávať zo sedimentačnej nádrže k oddeleniu pevných častíc s odlučovačom ropných látok a úpravou pH s automatickým dávkovaním chemikálií. Na odtoku z odlučovača ropných látok musí byť meraná kvalita odpadovej vody, parametre vyčistenej odpadovej vody pred vypustením do recipientu musia spĺňať stanovené požiadavky.

### **Technologické opatrenia**

82. Pred samotným začatím stavebných prac (najlepšie v rámci spracovania podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu) vybudovať súbor pozorovacích hydrogeologických vrtov, ktoré budú slúžiť na sledovanie:
  - hladiny podzemných vôd počas razenia tunelových rúr,
  - smeru prúdenia podzemných vôd,
  - chemizmu podzemných vôd
  - zvodnenia horninového prostredia a tektonicky porušených zón.
83. Pre dopravu rúbaniny použiť prednostne odhlučnené pásové dopravníky a minimalizovať alebo vylúčiť odvoz rúbaniny nákladnými autami po existujúcich miestnych komunikáciách.
84. Pri konštrukcii vetracích šácht použiť zapustenú technológiu vetrania pod úroveň terénu.
85. Uprednostniť kontinuálnu metódu (TBM; „tunnel boring method“ – použitie raziaceho štítu) pred cyklickou (NRTM – „nová rakúska tunelovacia metóda“), pre elimináciu drenážneho účinku tunela na podzemné vody a elimináciu vplyvu na obyvateľstvo.

### **Organizačné a prevádzkové opatrenia**

86. Vypracovať a realizovať projekt monitoringu vybraných zložiek životného prostredia pre obdobie pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky navrhovanej činnosti.
87. Do projektu monitoringu zaradiť na základe Aktualizovaného primeraného posúdenia na Natura 2000 všetky dotknuté predmety ochrany.
88. Monitoring zložiek životného prostredia vykonávať minimálne v rozsahu a časovom rozmedzí tak, ako je uvedené v tomto záverečnom stanovisku. Najneskôr v kolaudačnom konaní predložiť príslušnému orgánu všetky správy z vykonaného monitoringu aj so závermi a prípadnými dodatočnými opatreniami.
89. V prípade preukázania nepriaznivých vplyvov prostredníctvom monitoringu operatívne riešiť ich elimináciu vhodnými technickými a organizačnými opatreniami.
90. Sledovať šírenie invázných a expanzívnych druhov rastlín v dotknutom území v etape výstavby a v etape prevádzky navrhovanej činnosti (na plochách trvalého a dočasného záberu), podľa podmienok stanovených v projekte monitoringu, spracovanom na základe výsledkov primeraného posúdenia a celkového hodnotenia vplyvov na životné prostredie. V prípade zistenia invázných druhov je nevyhnutné zabezpečiť ich odstraňovanie v súlade s aktuálnou legislatívou.
91. Hlavne v sledovanom území na strane Záhorskej Bystrice, v časti zasahujúcej do podlažia s vápenatými horninami, je potrebné pri razení tunela postupovať so zreteľom na možný výskyt doteraz neznámych nesprístupnených jaskynných útvarov (biotop európskeho významu) - v prípade zistenia ich výskytu je potrebné o tom informovať príslušné orgány a postupovať v zmysle platných nariadení.

92. Pri výstavbe tunela orientovať pozornosť aj na možné využívanie rozostavaného tunela pre odpočinok resp. zimovanie niektorých druhov netopierov - v prípade zistenia danej skutočnosti kontaktovať špecialistov a pracovníkov ŠOP SR (najlepšie pracovníkov zo Správy CHKO Malé Karpaty) za účelom riešenia danej skutočnosti, v žiadnom prípade nelikvidovať jedince druhov svojpomocne.
93. V prípade, že pri zemných prácach dôjde k archeologickým, alebo paleontologickým nálezom, je povinnosťou dodávateľa stavby informovať príslušné inštitúcie v zmysle ustanovení stavebného zákona.
94. V priebehu výstavby zmiernovať negatívne účinky na životné prostredie predovšetkým:
  - dodržiavaním požadovanej technologickej disciplíny pri jednotlivých stavebných prácach i pri údržbe mechanizmov,
  - dodržiavaním hraníc záberu stavby, realizáciou dočasných oplotení vo vytypovaných úsekoch staveniska,
  - včasným a zmysluplným presunom hmôt a materiálov (bez zbytočných medziskládok), vhodnou organizáciou dopravy s minimalizáciou prejazdov dotknutými obcami,
  - spevnením plôch pod parkoviskami automobilov a stavebných mechanizmov so zamedzením možnosti znečistenia podlažia a príľahlých tokov,
  - očistením mechanizmov pred výjazdom zo staveniska na cesty (zriadenie tzv. oklepových zón), nepretržitým udržiavaním používaných ciest (čistením, prípadne kropením za účelom zníženia prašnosti),
  - zabezpečením bezpečného odvedenia zrážkových i presakujúcich podzemných vôd zo staveniska.
95. Zvýšenú prašnosť pri manipulácii s rúbaninou, resp. inými sypkými materiálmi eliminovať navrhnutými opatreniami, predovšetkým:
  - minimalizovať manipuláciu s rúbaninou, so stavebným kamenivom a inými sypkými materiálmi, najmä zamedziť zbytočne dvojitej nakládke,
  - presypy pásových dopravníkov vykonať zakrytované,
  - zabezpečiť presyp z pasového dopravníka na povrch terénu z výšky max. 0,5 m,
  - minimalizovať dĺžku jazdy nákladných vozidiel po nespevnenom povrchu staveniska; prašný stavebný materiál zapracovávať do stavby priebežne, ihneď po transporte na lokalitu, nevytvárať medzidepónie,
  - dôsledne upratovať vznikajúci jemný materiál (prach) z pojazdových povrchov v rámci staveniska.
96. Vypracovať prevádzkový poriadok, v ktorom bude stanovený systém senzorického monitoringu prašnosti a príslušné technické opatrenia, vrátane postupov pri sťažnostiach obyvateľov na mimoriadnu prašnosť a dočasného prerušenia prác v kritických lokalitách v suchých veterných obdobiach, ak v mieste nemožno zabezpečiť primerané operatívne opatrenia na zníženie emisii (dostatočné množstvo vodných zdrojov a techniku).
97. Pred vlastným zahájením stavebných prác na stavbe je zhotoviteľ stavby povinný zabezpečiť vypracovanie dokumentácie, ktorej cieľom bude navrhnuť efektívne opatrenia na ochranu prírody a krajiny a jednotlivých dotknutých zložiek životného prostredia a zdravia obyvateľstva, predovšetkým:
  - „Plán preventívnych opatrení na zamedzenie vzniku neovládateľného úniku znečisťujúcich látok do životného prostredia a na postup v prípade ich úniku („Havarijný plán“)“ v zmysle vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 200/2018 Z. z. a predložiť ho na schválenie miestnemu príslušnému orgánu štátnej vodnej správy.
  - „Environmentálny plán výstavby a Plán kontroly a ochrany životného prostredia“, ktorý bude obsahovať zásady a opatrenia počas výstavby riešeného úseku diaľnice D4

vo vzťahu k jednotlivým zložkám životného prostredia vrátane zdravia obyvateľstva, predovšetkým k ochrane prírody a krajiny a k chráneným územiám, rezidentom v území výstavby a v území dotknutom výstavbou v dôsledku zvýšenej hlučnosti, prašnosti a vibrácií, vo vzťahu k zabezpečeniu ochrany podzemných a povrchových vôd, horninového prostredia, ovzdušia a všetky opatrenia na zabezpečenie dodržiavania požiadaviek v oblasti životného prostredia vyplývajúcich z rozhodnutia o povolení stavby podľa osobitných predpisov. Tento bude pred zahájením stavebných prác predložený na posúdenie a schválenie Envirodozorovi na stavbe.

- „Plán nakladania s odpadmi“, ktorý bude obsahovať najmä povinnosti všetkých právnických osôb pri nakladaní s odpadmi, vzniknutými počas realizácie stavebných prác (pôvodca, držiteľ odpadu, obchodník, sprostredkovateľ a dopravca), spôsob evidencie odpadov a spôsob prípravy dokumentácie o nakladaní s odpadmi k vydaniu vyjadrenia k dokumentácii v kolaudačnom konaní podľa § 99 ods.1 písm. b.5) zákona o odpadoch.
  - „Povodňový plán zabezpečovacích prác zhotoviteľa stavby“, ktorý vypracuje zhotoviteľ stavby zasahujúci do vodného toku, alebo inundačného územia. Návrh predloží zhotoviteľ na vyjadrenie správcovi toku a následne po zapracovaní jeho pripomienok na schválenie okresnému úradu životného prostredia pred začatím realizácie stavebných prác..
98. Realizovať komplexný monitoring/prieskum raka riavového (*Austropotamobius torrentium*) počas jedného roka pre potreby návrhu opatrení v DÚR a následne potreby primeraného posúdenia.
  99. Navrhnuť na základe prieskumu raka riavového technické opatrenia pre realizáciu navrhovanej činnosti a zakomponovať ich do technického riešenia tak (umiestnenie prístupových ciest k výduchom – vetracím šachtám, umiestnenie samotných vetracích šacht), aby boli vplyvy navrhovanej činnosti na tento druh prakticky vylúčené.
  100. V rámci spracovania DÚR aktualizovať Primerané posúdenie na územia sústavy Natura 2000 na základe aktualizovaných celoročných (12 mesiacov trvajúcich) prieskumov dotknutých predmetov ochrany v posudzovanom území.
  101. Pre prístupové cesty k výduchom – vetracím šachtám prednostne využiť existujúce lesné cesty v území.
  102. Zaistiť, aby všetky priestory staveniska, ako aj technologické zariadenia, boli konštruované tak, aby sa zabránilo úniku znečisťujúcich látok do horninového prostredia, podzemných a povrchových vôd.
  103. Zariadenia na zhodnocovanie odpadov umiestniť tak, aby neboli ohrozené prírodné vodné zdroje.
  104. Technológie na zhodnocovanie odpadov umiestniť na spevnenú, alebo dostatočne zhutnenú plochu, kde sa ukotvia proti prevráteniu a inému neželanému pohybu tak, aby nedošlo k úniku prevádzkových kvapalín zo zariadení.
  105. Pred začatím stavebných prác a prác súvisiacich s nakladaním s rúbaninou požiadať o schválenie havarijného plánu, vypracovaného v súlade s ustanoveniami vyhlášky MŽP SR č. 200/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd.
  106. Pracovisko/každý stavebný dvor vybaviť havarijnou súpravou – pomôckami na odstraňovanie havarijného úniku znečisťujúcich látok. Miesto uloženia havarijnej súpravy musí byť viditeľne označené a musí byť k nemu zabezpečený bezproblémový prístup, určená zodpovedná osoba pre jej kontrolu a dopĺňanie.



107. Do prevádzkového poriadku technologických zariadení na zhodnocovanie odpadov zapracovať ich vzdialenosť od zastavaných objektov na min. vzdialenosť 100 m ako ochranu pred prípadnými účinkami technickej seizmicity.
108. Prašný odpad, resp. materiál, ktorého prašnosť nie je obmedzená dostatočnou vlhkosťou, prepravovať len zakrytý, napr. plachtou.
109. Staveniskové komunikácie a manipulačné plochy je potrebné pravidelne čistiť a udržiavať dostatočnú vlhkosť povrchov na zabránenie šírenia nadmernej prašnosti do okolia.
110. Používať len stroje a zariadenia, ktoré svojou konštrukciou, zhotovením a technickým stavom zodpovedajú všetkým platným predpisom. Stroje sa môžu používať iba na účely, na ktoré boli vyrobené a sú technicky spôsobilé, bez únikov prevádzkových kvapalín. V prípade nerešpektovania vyššie uvedenej podmienky je právomocou stavebného dozoru vykázať takúto stavebnú techniku zo stavby.
111. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie podľa osobitných predpisov predložiť presnú/aktualizovanú bilanciu nakladania s rúbaninou, v ktorej bude rúbanina rozčlenená na prirodzene sa vyskytujúci materiál a odpad v zmysle § 1 ods. 2 písm. h) zákona o odpadoch, podľa ktorého sa zákon o odpadoch nevzťahuje len na nekontaminovanú zeminu a iný prirodzene sa vyskytujúci materiál vykopaný počas stavebných prác, ak je isté, že sa materiál použije na účely výstavby v prirodzenom stave na mieste, na ktorom bol vykopaný.
112. S rúbaninou, na ktorú sa vzťahuje zákon o odpadoch, nakladať ako s odpadom v súlade s platnou legislatívou na úseku odpadového hospodárstva, a to predovšetkým:
  - zaradiť ju podľa Katalógu odpadov (vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov),
  - zhromažďovať ju vytriedenú podľa druhov odpadov a zabezpečiť ju pred znehodnotením, odcudzením alebo iným nežiaducim únikom,
  - zhromažďovať ju najdlhšie tri roky pred jej zhodnotením, alebo jeden rok pred jej zneškodnením,
  - zabezpečiť spracovanie odpadu v zmysle hierarchie odpadového hospodárstva, a to predchádzaním vzniku odpadu, tzn. rúbaninu v maximálnej miere využiť na spätné zásypy v rámci stavby. Odpad, vzniku ktorého nie je možné zabrániť, prednostne zhodnotiť a recyklát využiť na stavbách navrhovateľa ako stavebný materiál. V prípade, ak nie je možné, alebo účelné zabezpečiť využitie recyklátu na stavbách navrhovateľa, ponúknuť recyklát na využitie na iných stavbách. Zneškodniť odpad je možné len v tom prípade, ak nie je možné predchádzať jeho vzniku, alebo nie je možné a účelné odpad zhodnotiť.
113. Pri nakladaní s rúbaninou vykonávať činnosť, na ktorú je potrebný súhlas podľa § 97 ods. 1 zákona, len na základe tohto súhlasu, pričom:
  - v prípade využitia odpadu na spätné zasypávanie podľa § 97 ods. 1 písm. s) zákona o odpadoch zabezpečiť, aby sa na spätné zasypávanie použil výlučne inertný odpad v zmysle § 20 vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 371/2015 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch,
  - v prípade zhodnocovania odpadu mobilným zariadením podľa § 97 ods. 1 písm. h) zákona o odpadoch zabezpečiť dodržiavanie ustanovení § 5 zákona o odpadoch, podľa ktorého musí byť mobilné zariadenie prevádzkované na jednom mieste kratšie ako šesť po sebe nasledujúcich mesiacov a zhodnocuje odpady len v mieste ich vzniku, na inom mieste u toho istého pôvodcu odpadu alebo v zariadení, na ktoré bol vydaný súhlas podľa § 97 ods. 1 písm. d) zákona o odpadoch,
  - v prípade zhodnocovania odpadu stacionárnym zariadením podľa § 97 ods. 1 písm. c) zákona o odpadoch zabezpečiť, aby bola táto činnosť posúdená aj podľa zákona.

114. Odovzdať odpady len osobe oprávnenej nakladať s odpadmi podľa zákona o odpadoch, ak si pôvodca odpadu nebude zabezpečovať ich zhodnotenie, alebo zneškodnenie sám.
115. viesť a uchovávať evidenciu odpadov podľa vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 366/2015 Z. z. o evidencnej povinnosti a ohlasovacej povinnosti na Evidenčnom liste odpadu a ohlasovať ustanovené údaje z evidencie príslušným orgánom štátnej správy.
116. Organizovať dopravu (odvoz odpadu, zásobovanie a obsluhu) tak, aby sa zachovala plynulosť dopravy po okolitých komunikáciách.
117. Umiestniť zariadenie staveniska a medzidepóniu na nakladanie s rúbaninou medzi MÚK D4×D2 a MÚK D4×I/2. Pri začiatku razeného tunela (pri obci Marianka) môžu ostať len nevyhnutné vodohospodárske objekty na úpravu vody a nevyhnutné elektrozariadenia a rozvody elektrickej energie vrátane plochy pre zmontovanie raziaceho stroja.
118. Dopravu rúbaniny na zariadenie staveniska prednostne zabezpečiť prostredníctvom veľkokapacitného pásového dopravníka.
119. Zakazuje sa vykonávať na stavbe činnosť, na ktorú je potrebný súhlas podľa § 97 ods. 1, zákona o odpadoch alebo registrácia podľa § 98 zákona o odpadoch, bez tohto oprávnenia.
120. Ak vznikne a bude sa zhromažďovať na stavbe ročne viac ako 1 tona nebezpečného odpadu, zabezpečiť, aby pôvodca odpadu/stavebník požiadal príslušný úrad štátnej správy o vydanie súhlasu podľa § 97, ods.1, písm. g) zákona o odpadoch na zhromažďovanie nebezpečného odpadu u pôvodcu odpadu.
121. Zabezpečiť, aby držiteľ odpadu, ktorý bude na stavbe nakladať v súhrne s väčším množstvom ako 1 tona, alebo spracovával ročne väčšie množstvo ako 1 tona nebezpečných odpadov požiadal príslušný úrad štátnej správy o vydanie súhlasu podľa § 97ods.1, písm. f) zákona o odpadoch.
122. Zabezpečiť, aby dopravca odpadu, ktorý vykonáva prepravu odpadu pre cudziu potrebu, alebo vlastnú potrebu vykonával túto činnosť len na základe registrácie vydananej podľa § 98 ods. 4 zákona o odpadoch, ak svoju činnosť nevykonáva ako súčasť činnosti, na ktorú mu bol udelený súhlas podľa § 97 ods.1 zákona o odpadoch, alebo autorizácia podľa § 89 ods. 1 zákona o odpadoch.
123. Pri vzniku každého nového druhu nebezpečného odpadu zabezpečiť na účely určenia jeho nebezpečných vlastností a bližších podmienok nakladania s ním odber vzoriek a analýzu jeho vlastností a zloženia kvalifikovanou osobou, s výnimkou, ak jeho nebezpečné vlastnosti a bližšie podmienky nakladania s ním bude možné zistiť z karty bezpečnostných údajov výrobku, alebo zo sprievodnej dokumentácie výrobku, ak výrobok kartu bezpečnostných údajov nemá.
124. Nebezpečné odpady zhromažďovať v uzavretých a označených priestoroch tak, aby nemohlo dôjsť k nežiaducemu vplyvu na životné prostredie a k poškodzovaniu hmotného majetku. Tento priestor a druhy odpadov označiť predpísaným spôsobom.
125. Zabezpečiť, aby nádoby, sudy a iné obaly, v ktorých budú skladované nebezpečné odpady boli:
  - odlišené od zariadení nepoužívaných a neurčených na nakladanie s odpadmi, napr. odlišenie tvarom, opisom alebo farebne,
  - zabezpečili ochranu odpadov pred takými vonkajšími vplyvmi, ktoré by mohli spôsobiť vznik nežiaducich reakcií v odpadoch (napr. vznik požiaru, výbuch),
  - odolné proti mechanickému poškodeniu,
  - odolné proti chemickým vplyvom.
126. Prepravovať nebezpečné odpady len dopravnými prostriedkami v súlade s ustanoveniami všeobecne záväzných právnych predpisov Európskej dohody o cestnej preprave nebezpečných vecí (dohoda ADR).

127. Triediť odpady priamo v mieste vzniku, zhromažďovať odpady podľa druhov odpadov a udržiavať, prípadne zvýšiť mieru materiálového zhodnocovania odpadov.
128. Zabezpečiť, aby žiadne druhy odpadov neboli umiestňované mimo zábery stavby.
129. Pre kontrolu výstavby zabezpečiť envirodozor s nasledujúcimi kompetenciami:
  - prerušiť stavebné práce na vybranom úseku stavby či stavebnom objekte pri hrubom, alebo opakovanom porušení legislatívnych pravidiel v oblasti ochrany životného prostredia vrátane obyvateľov, na čas potrebný na zjednanie nápravy,
  - možnosť vykázať techniku v nevyhovujúcom technickom stave (úniky prevádzkových kvapalín a pod.) zo stavby.
130. Envirodozor bude vykonávať osoba, alebo skupina osôb odborne spôsobilá podľa:
  - § 55 zákona č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov;
  - § 61 ods. 8 zákona, oblasť 3d – líniové stavby, resp. 3t – stavby a zariadenia pre dopravu, spoje a telekomunikácie;
  - § 100 zákona o odpadoch;
131. Envirodozor bude kontrolovať plnenie podmienok ochrany životného prostredia určených v projektovej dokumentácii a všetkých povoleniach výstavby navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov, v stanoviskách vydaných v povoľovacom konaní orgánmi ochrany životného prostredia, ako aj podmienok, vyplývajúcich zo Záverečného stanoviska podľa zákona o posudzovaní.
132. Envirodozor bude okrem iného kontrolovať v rámci stavby plnenie ustanovení zákona o odpadoch (č. 79/2015 Z. z.), zákona o ovzduší (č. 137/2010 Z. z.), vodného zákona (č. 364/2004 Z. z.), zákona o ochrane prírody a krajiny (č. 543/2002 Z. z.), zákona o prevencii a manažmente introdukcie a šírenia invázných nepôvodných druhov (č. 150/2019 Z. z.), zákona o posudzovaní (č. 24/2006 Z. z.).

#### ***Iné opatrenia***

133. Pred realizáciou navrhovanej činnosti zrealizovať monitorovací systém, pre sledovanie východiskových geologických a hydrogeologických podmienok a minimalizovanie negatívnych vplyvov na horninové prostredie a podzemné vody.
134. V rámci projektovej prípravy a výstavby je potrebné zachovanie kontinuity (funkčnosti) všetkých oficiálne evidovaných dotknutých turistických chodníkov a cyklotrás plánovanou výstavbou diaľnice D4, vrátane plánovanej cyklotrasy v smere do mesta Stupava.
135. V maximálne možnej miere zabezpečiť funkčnosť cyklotrás aj počas výstavby (aj keď v obmedzenom režime). Opatrenia pre cyklistov realizovať v súlade s TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry.
136. Neosvetľovať vonkajšie časti vetracích šácht.

#### **4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy**

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

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

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

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

Na základe výsledkov posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie je potrebné vykonať nasledovný monitoring zložiek životného prostredia:

Monitoring/poprojektovú analýzu vybraných zložiek životného prostredia je potrebné realizovať minimálne v rozsahu a frekvenciách ako je uvedené nižšie, resp. je potrebné riadiť sa príslušnou legislatívou v súlade s technickými podmienkami Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky „*TP 050 Príručka monitoringu vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie*“. Okrem iného to znamená, že monitoring je možné počas jeho realizácie na základe aktuálnych výsledkov upravovať a meniť podľa potreby.

### **Monitoring ovzdušia**

*Monitorované parametre:*

- oxid dusičitý NO<sub>2</sub>,
- oxidy dusíka NO<sub>x</sub>,
- oxid uhoľnatý CO,
- tuhé častice PM<sub>10</sub>,
- tuhé častice PM<sub>2,5</sub>,
- benzén,
- benzo(a)pyrén.

*Frekvencia monitoringu:*

Minimálne rok pred začiatkom výstavby realizovať indikatívne meranie, ktoré je definované vyhláškou MŽP SR č. 244/2016 Z. z., o kvalite ovzdušia, v platnom znení, pre zachytenie stavu bez výstavby či prevádzky navrhovanej činnosti (lokálne pozadie). Počas výstavby a prevádzky realizovať ďalej indikatívne merania, resp. podľa výsledkov monitoringu intenzifikovať meranie v prípade relevantnosti až na 24h/365dni.

*Monitorované lokality:*

1. Rača – lokalita vo vinohradoch v blízkosti východného portálu tunela Karpaty  
Monitorovať vybrané parametre a to PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>
2. Marianka – ulica Nad Bednárovým (čo najbližšie k stavbe D4)  
Monitorovať vybrané parametre a to PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>
3. Marianka – Púpavová ulica (čo najbližšie k západnému portálu tunela Karpaty).  
Monitorovať všetky parametre.

### **Monitoring hluku**

*Parametre a frekvencia monitoringu:*

Meranie je potrebné vykonať minimálne rok pred výstavbou v zmysle vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z., ktorou sa dopĺňa Vyhláška č. 549/2007 Z. z. zo 16. augusta 2007, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácii a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácii v životnom prostredí, resp. technických podmienok pre monitoring vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie. Počas výstavby

a prevádzky intenzifikovať meranie v prípade relevantnosti až na 24h/365dni.

*Monitorované lokality:*

1. Rača – obytné domy severne od MÚK Rača
2. Marianka – ulica Na Vinohradoch (čo najbližšie k stavbe D4)
3. Marianka – ulica Nad Bednárovým (čo najbližšie k stavbe D4)
4. Marianka – Púpavová ulica (čo najbližšie k západnému portálu tunela Karpaty)
5. Marianka – koniec spevnenej komunikácie (otočisko) Karpatskej ulice v lokalite Panský les (čo najbližšie k vetracej šachte č. 3)
6. Záhorská Bystrica – ulica Záhumenská (čo najbližšie k stavbe D4)

### **Monitoring kmitania a otrasov (vibrácie a technická seizmicita)**

*Parametre a frekvencia monitoringu:*

Meracie postupy sa vykonávajú podľa STN ISO 2631-1 Mechanické kmitanie a otrasy. Hodnotenie expozície človeka kmitaniu na celé telo. Časť 1: Všeobecné požiadavky a STN ISO 2631-2 Mechanické kmitanie a otrasy. Hodnotenie expozície človeka kmitaniu na celé telo. Časť 2: Kmitanie v budovách (od 1 Hz do 80 Hz). Výber meracích prístrojov ako aj presné umiestnenie meracieho prístroja sa v súlade s podmienkami na mieste a cieľmi merania riadi ustanoveniami kapitoly 3.3.4 TP 050. Namerané hodnoty je následne možné použiť na hodnotenie podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. (doplnená a zmenená vyhláškou č. 237/2009 Z. z.).

*Monitorované lokality:*

1. Borinka – najbližší dom k trase tunela Karpaty (južný okraj obce)
2. Marianka – koniec ulice Karpatská (čo najbližšie k vetracej šachte č.3)
3. Marianka – ulica Na Vinohradoch (čo najbližšie k stavbe D4)
4. Marianka – ulica Nad Bednárovým (čo najbližšie k stavbe D4)

### **Monitoring vôd**

*Parametre monitoringu povrchovej vody:*

- *Prietok*
- *Chemické, fyzikálnochemické a biologické ukazovatele/parametre podľa TP 050*

*Frekvencia monitoringu, monitorované lokality pre povrchové vody:*

1. Račí potok / Javorník – vodomerná stanica nad stavbou na denné sledovanie prietokov. Monitoring kvality povrchovej vody v intervale 1 x mesačne v zhodnom časovom období. Monitoring realizovať 3 roky pred výstavbou, počas výstavby a minimálne rok po uvedení do prevádzky. Počas výstavby a prevádzky je potrebné pridať profil na sledovanie rovnakých parametrov pod stavbou.
2. Vodomerná stanica SHMÚ 5130 Vydrica – Spariská – vodomerná stanica na denné sledovanie prietokov. Monitoring kvality povrchovej vody v intervale 1 x mesačne v zhodnom časovom období. Monitoring realizovať 3 roky pred výstavbou, počas výstavby a minimálne rok po uvedení do prevádzky.
3. Mariansky potok nad obcou – vodomerná stanica na denné sledovanie prietokov. Monitoring kvality povrchovej vody v intervale 1 x mesačne v zhodnom časovom období. Monitoring realizovať 3 roky pred výstavbou, počas výstavby a minimálne rok po uvedení do prevádzky.
4. Bezmenný ľavostranný prítok Stupavského potoka (profil PH-11 v rámci IGHP) - vodomerná stanica na denné sledovanie prietokov. Monitoring kvality povrchovej vody v intervale 1 x mesačne v zhodnom časovom období. Monitoring realizovať 3 roky pred výstavbou, počas výstavby a minimálne rok po uvedení do prevádzky.
5. Šúrsky kanál – nad vyustením Račieho potoka. Monitoring kvality povrchovej vody v intervale 1 x mesačne (1 x týždenne počas výstavby) v zhodnom časovom období.

Počas výstavby a prevádzky je potrebné pridať profil na sledovanie rovnakých parametrov pod vyustením Račieho potoka.

*Parametre monitoringu podzemnej vody:*

- Hladina, (hladinový monitoring 1 x denne)
- Výdatnosť
- Chemické, fyzikálnochemické ukazovatele/parametre podľa TP 050

*Frekvencia monitoringu, monitorované lokality pre podzemné vody:*

1. Tri jadrové vrty do hĺbky 10,0 m pod úroveň nivelety tunela v oblasti intervalu metráže km 2,000 – 4,000 tunela Karpaty pre určenie ovplyvnenia obehu a režimu podzemných vôd v oblasti povodí Račieho potoka / Javorníka a Vajnorského potoka.
2. Hladinový monitoring v intervale najmenej 1 x denne.
3. Monitoring realizovať 3 roky pred výstavbou, počas výstavby a minimálne rok po uvedení do prevádzky.
4. Tri jadrové vrty do hĺbky 10,0 m pod úroveň nivelety tunela v oblasti intervalu metráže km 4,000 – 7,000 tunela Karpaty pre určenie ovplyvnenia obehu a režimu podzemných vôd v oblasti prameniska Vydrice.
5. Hladinový monitoring v intervale najmenej 1 x denne.
6. Monitoring realizovať 3 roky pred výstavbou, počas výstavby a minimálne rok po uvedení do prevádzky.
7. Tri jadrové vrty do hĺbky 10,0 m pod úroveň nivelety tunela v oblasti intervalu metráže km 7,000 – 9,000 tunela Karpaty pre určenie ovplyvnenia obehu a režimu podzemných vôd v oblasti povodia Marianskeho potoka.
8. Hladinový monitoring v intervale najmenej 1 x denne.
9. Monitoring realizovať 3 roky pred výstavbou, počas výstavby a minimálne rok po uvedení do prevádzky.
10. Tri jadrové vrty do hĺbky 10,0 a viac pod úroveň terénu na konci Karpatskej ulice v lokalite Panský les (umiestnenie na pozemkoch konzultovať v spolupráci s OZ Panský les – pri ČOV 1, ČOV 2 a pri koncovom otočisku miestnej komunikácie). Monitoring realizovať v rozsahu hladina, teplota a merná elektická vodivosť 1 x denne a monitoring výdatnosti a kvality podzemných vôd pre pitné účely 1 x mesačne – 3 roky pred začatím výstavby, počas výstavby a minimálne 3 roky po uvedení do prevádzky.
11. V oblasti obce Marianka vrty inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu MHV-1, MHV-2, MHV-3, MHV-4, MHV-5, MHV-6, MHV-7, MHV-8, MHV-9, MHV-10, MHV-11 a MHV-12, pre určenie ovplyvnenia režimu prirodzeného výveru podzemných vôd v prameni Svätá studňa, resp. prameňov P-26, P-27 ako aj P-25 („Jalčov vrt“)
12. Hladinový monitoring v intervale najmenej 1 x denne.
13. Monitoring realizovať 3 roky pred výstavbou, počas výstavby a minimálne rok po uvedení do prevádzky.
14. V oblasti obce Marianka vybudovať, či využívať merné objekty na Svätej studni, pri prameňoch P-26 a P-27, ako aj P-25 („Jalčov vrt“) identifikovaných inžinierskogeologickým a hydrogeologickým prieskumom pre monitorovanie ich výdatnosti.
15. Monitoring realizovať v rozsahu hladina, teplota vody a merná elektrická vodivosť 1 x denne.
16. Monitoring realizovať 3 roky pred výstavbou, počas výstavby a minimálne rok po uvedení do prevádzky.
17. Monitoring využívaných prameňov medené Hámre a Pajštúnska vyvieracka.
18. Monitoring realizovať v rozsahu výdatnosť, hladina, teplota vody a merná elektrická

vodivosť 1 x denne.

19. Monitoring realizovať 3 roky pred výstavbou, počas výstavby a minimálne rok po uvedení do prevádzky.
20. Monitoring prameňov P-16, P-17, P-21 a P-22
21. Monitoring realizovať v rozsahu výdatnosť, hladina, teplota vody a merná elektrická vodivosť 1 x týždenne.
22. Monitoring realizovať 3 roky pred výstavbou, počas výstavby a minimálne rok po uvedení do prevádzky.
23. Oblasť obce Marianka - monitorovanie kvalitatívnych parametrov podzemnej vody prameňov Svätá studňa, P-26, P-27 a P-25 („Jalčov vrt“).
24. Monitoring ukazovateľov v rozsahu minimálnych rozborov pre pitné vody podľa Vyhlášky MZ SR č. 247/2017 Z.z..
25. Monitoring realizovať v intervale 1 x mesačne počas 3 rokov pred výstavbou ako aj počas výstavby. Počas výstavby sledovať v rovnakom rozsahu kvalitu podzemnej vody prameňa Svätá studňa 1 x týždenne.

### **Monitoring pôdy**

*Parametre a frekvencia monitoringu:*

Raz ročne odobrať vzorky pre nasledovné laboratórne nastavenia:

- pôdna reakcia pH (KCl),
- kadmium,
- meď,
- olovo,
- zinok,
- NEL,
- PAU,
- soli rozpustné vo vode.

Z jednej lokality odobrať a následne po analýzach samostatne vyhodnotiť odobrané vzorky z násypu telesa diaľnice, ďalšia v 5 m, 10 m, 20 m a posledná v 60 m od okraja diaľnice.

*Monitorované lokality:*

1. Južne od východného portálu tunela Karpaty (v priestore viníc)
2. Južne od MÚK Záhorská Bystrica

### **Monitoring bioty**

*Parametre a frekvencia monitoringu:*

Monitoring výskytu invázných rastlín.

Monitoring raka riavového (*Austropotamobius torrentium*) v dotknutých vodných tokoch a to Račí potok / Javorník, Vydrica, Mariansky potok, Stupavský potok.

Monitoring vtákov (celoročne) v okolí portálov tunelov a okolí vetracích šácht vrátane 500 m buffer zóny.

Monitoring realizovať minimálne rok pred výstavbou, počas výstavby a jeden rok počas prevádzky.

Monitoring výskytu netopierov (len v lokalite portálov počas výstavby).

*Monitorované lokality:*

1. Východný portál tunela Karpaty
2. Vetracia šachta č. 1
3. Vetracia šachta č. 2
4. Vetracia šachta č. 3
5. Západný portál tunela Karpaty

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

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je podľa § 39 ods. 4 zákona ten, kto realizuje navrhovanú činnosť povinný v prípade, ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú nepriaznivejšie, než uvádza správa o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení, v súlade s požiadavkami uvedenými v záverečnom stanovisku a v povolení navrhovanej činnosti.

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

K správe o hodnotení bolo doručených celkovo 55 písomných stanovísk od zainteresovaných orgánov štátnej správy a samosprávy a dotknutej verejnosti. V rámci doručených stanovísk sú identifikované súhlasné, nesúhlasné stanoviská, ale aj stanoviská, pri ktorých nie je možné jasne definovať ich súhlas či nesúhlas s realizáciou navrhovanej činnosti.

Akceptované a opodstatnené pripomienky, či požiadavky uvedené v doručených stanoviskách boli premietnuté do kapitoly VI.3 tohto záverečného stanoviska. Odôvodnenie akceptovania a neakceptovania písomných stanovísk doručených k správe o hodnotení vychádza z vyjadrenia MŽP SR k jednotlivým stanoviskám, ktoré sú uvedené v kapitole III.4. tohto záverečného stanoviska.

## **VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA**

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

Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť je vypracované podľa § 37 ods. 1 až 5 zákona o posudzovaní na základe správy o hodnotení, stanovísk doručených k správe o hodnotení, záznamu z verejného prerokovania, odborného posudku vypracovaného podľa § 36 zákona o posudzovaní ako aj ďalších vyžiadaných doplňujúcich údajov a informácií. Pri hodnotení podkladov a vypracúvaní záverečného stanoviska MŽP SR postupovalo podľa ustanovení zákona o posudzovaní. MŽP SR analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov, expertov a verejnosti.

MŽP SR v súlade s § 33 ods. 2 správneho poriadku upovedomilo listom č. 188/2021-1.7/ac, 44429/2021 zo dňa 06. 08. 2021 účastníkov konania, že majú možnosť, aby sa pred vydaním rozhodnutia mohli vyjadriť k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie. MŽP SR zároveň informovalo o možnosti nahliadnutia do spisu (robiť z neho kópie, odpisy a výpisy).

Viacerí účastníci konania využili možnosť nahliadnuť do spisu osobne na adrese MŽP SR. Následne niektorí z nich požiadali MŽP SR o predĺženie lehoty na vyjadrenie sa k podkladom rozhodnutia.

Účastníci konania, zástupcovia obce Marianka, Školská 32, 900 33 Marianka v rámci nazerania do spisu dňa 27. 08. 2021 požiadali listom č. 1076/559/2021 zo dňa 30. 08. 2021 o predĺženie lehoty na vyjadrenie sa k podkladom rozhodnutia o ďalších 15 pracovných dňoch, z dôvodu rozsiahlosti spisu a obdobia prerušovaného dovolenkami. Ing. Miroslav Zezula listom zo dňa 03. 09. 2021 požiadal o predĺženie lehoty k vyjadreniu a na doplnenie podkladov o 30 dní. Občianske združenie Malé Karpaty listom č. 1-2021 zo dňa 03. 09. 2021 vzhľadom na veľmi rozsiahlu dokumentáciu na významný infraštruktúrny projekt tunela diaľnice D4 požiadalo o predĺženie lehoty na vyjadrenie sa k podkladom rozhodnutia o 30 pracovných dňoch.



Ing. Jozef Reinvart listom zo dňa 06. 09. 2021 vzhľadom k značnému rozsahu podkladov rozhodnutia takisto požiadal o predĺženie termínu na zaslanie pripomienok k rozhodnutiu o 30 dní. Juraj Turčáni listom zo dňa 08. 09. 2021 z dôvodu obsažnosti materiálu taktiež požiadal o predĺženie lehoty na pripomienkovanie o 30 dní.

MŽP SR žiadostiam účastníkov konania vyhovel a listom č. 188/2021-1.7/ac 48807/2021 zo dňa 08. 09. 2021 (s názvom „upovedomenie o predĺžení lehoty na vyjadrenie sa k podkladom rozhodnutia“) lehotu na vyjadrenie sa k podkladu rozhodnutia predĺžilo, pričom vyjadriť sa k podkladu rozhodnutia i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie bolo možné do 30 dní od doručenia tohto upovedomenia.

Na predmetné upovedomenie reagovala dotknutá verejnosť, ktorých vyjadrenia sú uvedené v pôvodnom znení:

- **Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, P. O. BOX 218, 851 02 Bratislava** (elektronické podanie zo dňa 19. 08. 2021) vo svojom stanovisku uvádza nasledovné, cit.: „V zmysle čl.4 Aarhuského dohovoru (<https://www.slovlex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2006/43/20060204>) žiadame o všetky informácie o životnom prostredí vo forme zaobstaraných podkladov preukazujúcich vplyvy na životné prostredie v rozsahu potrebnom pre efektívne vykonanie konzultácií k predmetnému projektu a to jednou z nasledovných foriem:
  - 1) elektronicky emailom na adresu [eia@samospravydomov.org](mailto:eia@samospravydomov.org)
  - 2) elektronicku do elektronickej schránky ZDS na ÚPVS
  - 3) zverejnením na webovom portále [enviroportal.sk](http://enviroportal.sk) v podstránke venovanej predmetnému projektu.

Po obdržaní predmetných informácií o životnom prostredí máme záujem vykonať k predmetnému projektu konzultácie, t.j. odbornú diskusiu tak, aby naše stanoviská a vyjadrenia boli v primeranej forme a rozsahu zapracované do rozhodnutia EIA k predmetnému projektu. Pri konzultáciách je potrebné aby spĺňali charakteristiku konzultácie podľa platnej Smernice EIA č. 2011/92/EÚ a taktiež aby bol dodržaných ich charakter podľa bodu 23, 24, 29, 34 a 34 preambuly k novele Smernice EIA č.2014/52/EÚ; t.j. aby nám bolo umožnené efektívne sa podieľať na výsledku projektu, t.j.ovplyvnenie realizácie v čase kedy sú otvorené všetky možnosti a varianty ďalšieho postupu v predmetnom projekte a to otvoreniu a priamo odbornou diskusiou so všetkými zainteresovanými.“

*Vyjadrenie MŽP SR: V predmetnom konaní bolo verejnosti umožnené vykonať písomné konzultácie prostredníctvom zaslania odôvodneného písomného stanoviska podľa § 24 ods. 3 zákona o posudzovaní. MŽP SR zároveň uvádza, že predložená dokumentácia bola v súlade s jednotlivými ustanoveniami zákona o posudzovaní zverejnená a verejnosti dostupná na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky a zároveň bola dostupná prostredníctvom zverejnenia dotknutou obcou v súlade s jednotlivými ustanoveniami zákona o posudzovaní. MŽP SR zároveň poukazuje na skutočnosť, že samotným zaslaním stanoviska k zverejnenej dokumentácii je preukázaná realizácia práva na informácie o životnom prostredí a skutočnosť oboznámenia sa so zverejnenou dokumentáciou deklaruje právo verejnosti efektívne presadzovať svoje práva a záujmy. K podkladom rozhodnutia mal účastník konania možnosť sa vyjadriť prostredníctvom riadneho upovedomenia o tejto možnosti. MŽP SR zároveň dodáva, že umožnilo účastníkovi konania využiť svoje právo nahliadnuť do spisu a oboznámiť sa s podkladmi, prípadne požiadať pri nahliadnutí do spisu o kópiu tohto spisu. MŽP SR, nie je povinné na základe žiadosti účastníkovi konania v zmysle správneho poriadku zaslať mu ním požadované podklady pre rozhodnutie, prípadne zverejniť podklady rozhodnutia na webovej stránke [www.enviroportal.sk/eia/sk](http://www.enviroportal.sk/eia/sk). Neposkytnutie podkladov obstaraných v rámci správneho konania vo forme vyhotovenia a zverejnenia ich kópie nemôže v žiadnom prípade*

znemožniť vyjadriť sa k podkladom rozhodnutia, keďže takáto povinnosť zo znenia § 33 ods. 2 správneho poriadku explicitne pre správne orgány nevyplýva.

- **Občianske združenie Panský les – Marianka, Školská 32, 900 33, Marianka** (list zo dňa 02. 09. 2021) na základe sprístupnenia návrhu záverečného stanoviska, uvedenom ako súčasť odborného posudku, nasledovné doplnenie a spresnenie znenia návrhu záverečného stanoviska, cit.:

„1. Na strane 240, v kapitole Monitoring hluku: doplniť monitorované lokality o „Marianka – koniec spevnenej komunikácie (otočisko) Karpatskej ulice v lokalite Panský les (čo najbližšie k vetracej šachte č. 3).“

„2. Na stranách 241 až 243, v kapitole Monitoring vôd, časť Frekvencia monitoringu, monitorované lokality pre podzemné vody doplniť: „Tri jadrové vrty do hĺbky 100 metrov pod úrovňou terénu na konci Karpatskej ulice v lokalite Panský les (umiestnenie na pozemkoch, ktoré pre vrty vyčlení OZ Panský les – pri ČOV 1, ČOV 2 a pri koncovom otočisku miestnej komunikácie). Monitoring realizovať v rozsahu hladina, teplota a merná elektická vodivosť 1 x denne a monitoring výdatnosti a kvality podzemných vôd pre pitné účely 1 x mesačne – 3 roky pred začatím výstavby, v jej priebehu a minimálne 3 roky od uvedenia tunela do prevádzky.“

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR žiadosti Občianskeho združenia Panský les - Marianka vyhovel, a uvedené požiadavky, čiastočne preformulované, zahrnulo do predmetných kapitol tohto záverečného stanoviska.*

- **Stanislav Styan, Heyrovského 10, 841 03 Bratislava** (list zo dňa 02. 09. 2021 a list zo dňa 08. 10. 2021)

V liste zo dňa 08. 10. 2021 podávateľ stanoviska uvádza, že posla stanovisko, ktoré vypracoval po doručení oznámenia o predĺžení lehoty na vyjadrenie o 30 dní. Toto stanovisko nahrádza predošlé stanovisko zo dňa 02. 09. 2021. Z uvedeného dôvodu MŽP SR prvé stanovisko zo dňa 02. 09. 2021 neuvádza.

Stanislav Styan (ďalej aj „podávateľ stanoviska“) vo svojom stanovisku uvádza nasledovné pripomienky súvisiace s rýchlostnou cestou S8, cit.:

- Hlavný dôvod preferovania variantov V1, V2 V3, V3a uvedené v správe o hodnotení je, že táto trasa zabezpečí napojenie úseku D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica na plánovanú rýchlostnú cestu S8 v Rakúsku. Z priloženej dokumentácie však súvislosti s cestou S8 vyplývajú zásadné fakty, ktoré nehovoria v prospech nevyhnutnosti trasovania D4 cez Marianku;
- Zo stanovísk spoločnosti ASFINAG k ceste S8 vyplýva, že zatiaľ nie je jasné v akej trase, kedy a či vôbec bude táto nadväzujúca cesta na rakúskej strane postavená;
- V odbornom posúdení dopravy sa uvádza, že veľkosť objemu dopravy, ktorá bude tunelom karpáty prechádzať priamo z S8 predstavuje približne 2900 vozidiel za 24 hodín. Tento objem je pri kapacite diaľnice zanedbateľný a nie je potrebné kvôli nemu prispôbovať trasu D4 a miesto vyústenia tunela na západnej strane Malých Karpát;
- Posudzovaný úsek nemá fyzicky nadviazať na rýchlostnú cestu S8, keďže medzi nimi je ešte potrebné dobudovať chýbajúci úsek D4. Chýbajúci úsek nie je problém dobudovať a napojiť ho na D2;
- NDS aj autor najnovšieho dopravného posúdenia argumentujú, že vyústenie pri Lamači (V4, V6) si vyžaduje komplikované prebudovanie križovatky a v blízkosti sú rozvíjajúce sa územia. Po stránke dopravnej a technickej však takéto riešenie nebolo dostatočne preskúmané. Navyše, rýchlo sa rozvíjajúce územia sú aj na okrajoch Marianky, Záhorskej Bystrice a Stupavy;
- Vyššie uvedené skutočnosti nie len že nepreukazujú opodstatnenosť trasovania D4 cez

Marianku, ale mali by byť impulzom na preskúmanie iných variantov trasovania D4 a polohy tunela pod Malé Karpaty;

- Podávateľ stanoviska žiada MŽP SR, aby nesúhlasilo s procesom EIA pre projekt diaľničného tunela pod Malé Karpaty. Predmetný proces posudzovania vplyvov na životné prostredie stráda princípom rovnocenného prístupu ku všetkým variantom.“

*Vyjadrenie MŽP SR: Posúdenie jednotlivých variantov prebehlo v súlade so zákonom o posudzovaní a určeným rozsahom hodnotenia navrhovanej činnosti. V tomto štádiu procesu EIA už nie je možné dodatočne hodnotiť ďalšie varianty na princípe rovnocenného prístupu k nim.*

Ďalej podávateľ stanoviska uvádza pripomienky k dokumentu Odborné posúdenie výhľadovej dopravnej situácie v dotnutom území pre stavbu Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica (IR Data, 2020), cit.::,

- Zhodnotenie nedostatočne a zmätočne popisuje klady a zápory jednotlivých variantov. Zo záverečného vyhodnotenia jednotlivých variantov trasy tunela D4 po zohľadnení všetkých analyzovaných kritérií jednoznačne nevyplýva víťazný variant. V závere úplne absentuje zhodnotenie príloh v podobe kartogramov, ktoré by mali mať zásadný vplyv pri výbere najvhodnejšieho variantu;
- V závere dokumentu je multikritériálne vyhodnotenie poskladané z predchádzajúcich analýz prezentovaných v posúdení. Na základe čoho autor posúdenia vybral práve použité kritériá?
- Ponúkané závery postačujú MŽP SR na prijatie záveru, či už pozitívneho alebo negatívneho?
- Autor posúdenia neodporučil víťazný variant V4/V6 kvôli údajnej ekonomickej neefektívnosti. Nie je však jasné z akých ekonomických údajov pri takomto závere autor vychádzal.
- V posúdení je za najlepší variant označený variant preferovaný zo strany NDS (V1-V3a), ktorý skončil druhý v poradí. Podľa autora posúdená je jeho najväčšia výhoda priame prepojenie na S8.
- Požadujem MŽP SR, aby zobralo do úvahy všetky vyššie uvedené fakty a argumenty, a aby na ich základe prehodnotilo svoj postoj, že je postačujúce hodnotiť len variant V1-V3a. Som presvedčený, že rozsah hodnotenia bol stanovený diskriminačne a netransparentne a má za následok nesprávne hodnotenie EIA, v ktorom nie sú posudzované skutočné alternatívne riešenia. Vylúčenie ostatných variantov z rozsahu hodnotenia bolo neopodstatnené.“

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR má za to, že rozsah hodnotenia bol prerokovaný a určený v súlade s § 30 zákona o posudzovaní. Dotknuté obce, povoľujúci orgán, rezortný orgán, dotknutý orgán a ostatní účastníci konania mali možnosť vyjadriť sa na prerokovaní rozsahu hodnotenia alebo prostredníctvom stanoviska odoslaného k zámeru navrhovanej činnosti podľa § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní, resp. mali možnosť predložiť pripomienky k určenému rozsahu hodnotenia podľa § 30 ods. 8 zákona o posudzovaní.*

Podávateľ stanoviska uvádza pripomienky ku kartogramom dopravného modelu pre rok 2030 obsiahnutých v rámci Odborného posúdenia, kde upozorňuje na nezrovnalosti uvedené v kartogramoch dopravného modelu.

V záverečnom zhrnutí k Odbornému posúdeniu podávateľ stanoviska konštatuje, že navrhovateľ nedokázal predložiť kvalitné a objektívne dopravno-inžinierske posúdenie, ktoré by definitívne potvrdilo, že sa neoplatí posudzovať aj iné varianty, okrem variantov V1-V3a a žiada MŽP SR, aby sa neuspokojilo s nerovnocenným zhodnotením jednotlivých variantov a aby vo svetle predložených argumentov vydalo nesúhlasné záverečné stanovisko k realizácii

navrhovanej činnosti.

Ďalej v texte vyslovuje podávateľ stanoviska úvahu ako je možné, v súlade so zákonom, dosiahnuť správne záverečné rozhodnutie v prípade, keď sa v procese posudzovania objavia závažné zistenia, ktoré ukážu, že rozsah hodnotenia nebol stanovený správne. Zároveň sa pýta, či MŽP SR zamestnáva osoby kvalifikované hodnotiť správnosť posudzovaných dokumentov z dopravno-inžinierskeho hľadiska.

Podávateľ stanoviska ďalej uvádza, cit.: „Pripomienky k stanoviskám NDS k mojim pripomienkam vzneseným v roku 2020“, v ktorých uvádza úseky odpovedí NDS a opätovne poukazuje na nedostatky Odborného posúdenia a žiada MŽP SR, aby vo svetle nových údajov o denných intenzitách dopravy neakceptovalo rozptylovú a akustickú štúdiu prezentovanú v správe o hodnotení, nakoľko uvádza tvrdenie, že už teraz je jasné, že predmetné posúdenia vplyvov v aktuálnom procese EIA neboli realizované na základe správnych podkladových údajov o intenzitách dopravy.

Podávateľ stanoviska ďalej uvádza pripomienky k stanoviskám MŽP SR k pripomienkam z jeho pôvodného stanoviska zo dňa 13. 02. 2020 doručeného k správe o hodnotení uvedených v návrhu záverečného stanoviska. Vyjadruje nespokojnosť so spôsobom vysporiadania sa s prvými šiestimi pripomienkami. Upozorňuje MŽP SR, že nové Odborné posúdenie dopravy predložené zo strany NDS predpovedá priemerné denné intenzity dopravy v tuneli na úrovni cca 36 tis. vozidiel, čo je o 40 % viac ako bolo prezentované v posúdení EIA a v prílohách posúdenia (napr. v dopravno-inžinierskom posúdení). Žiada preto MŽP SR, aby nevydalo súhlasné stanovisko k prebiehajúcemu posudzovaniu vplyvov na životné prostredie. Pred vydaním súhlasného stanoviska by mali byť vzaté do úvahy všetky relevantné skutočnosti, ktoré môžu ovplyvniť vplyv projektu na životné prostredie.

Podávateľ stanoviska ďakuje MŽP SR za akceptovanie pripomienok týkajúcich sa narábania s vyťaženým materiálom. Žiada o zaradenie požiadavky, že depónie vyťaženého materiálu musia byť umiestnené výlučne na západnej strane cesty I/2 na území medzi cestou I/2 a diaľnicou D2, do kapitoly VI.3 záverečného stanoviska

V prípade vydania súhlasného záverečného stanoviska žiada MŽP SR odporučiť variant V3 (D4 vedená pod cestu I/2). Taktiež žiada, aby MŽP SR neakceptovalo variant V3a.

Na záver dáva podávateľ stanoviska do pozornosti, že vybudovanie tunela D4 bolo vyhodnotené ako nenávratná a neefektívna dopravná investícia aj v strategickom dokumente Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR rozhodlo tak ako je uvedené vo výrokovvej časti tohto záverečného stanoviska. Umiestnenie medzidepónie vyťaženého materiálu z tunela je špecifikované v podmienkach v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

- **Občianske združenie Malé Karpaty, Na Ovsisku 1, 900 33 Marianka** (list č. 3-2021 zo dňa 07. 10. 2021)

Občianske združenie Malé Karpaty poslalo obsiahle stanovisko (45 strán), ktoré ako uvádza, nahrádza pôvodné stanovisko Občianskeho združenia č. 2-2021, MŽP SR uvádza kompletne znenie predmetného stanoviska, cit.:,

Obsah stanoviska:

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

Prílohy:

Príloha č. 1 - Doprava

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 akejkol'vek verejnej diskusie. Súčasná fáza je poznačená navyiac zlým rozhodnutím MŽP spočívajúcim v oklieštení variant zo strany MŽP v štádiu Stanovania rozsahu hodnotenia. Tým MŽP za asistencie NDS zabránilo objektívnemu porovnaniu viacerých variant trás. Kvôli dlhodobo nešťastnému prístupu pri plánovaní tunela D4, aj zo strany MŽP, MŽP v štádiu stanovania 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 stanovania 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 spreď 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 verejné investície**

Máme odôvodnené obavy, že vybudovanie tunela D4 nepríspeje k citeľnému zlepšeniu dopravy Bratislavy. Tomu by pomohlo vylepšenie radiálnej dopravy do a z Bratislavy, napr. plánovaným rozšírením D2 na šesť-pruh, a vybudovaním MÚK 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 odporúčané sa nimi momentálne podrobne nezaoberať, prípadne preveriť ich efektivitu 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.

Doplnené dopravné analýzy sú spracované nekvalitne. Navyiac 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 cez 240 t CO<sub>2</sub> – ročne 97 kton CO<sub>2</sub>, 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.

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.

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 kompletne.

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) Nepripustná 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 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.

#### **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 priorit, ale byrokraticky v nejasnom poradí. Dôležité podmienky sú často formulované podmienčne 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 Marianku 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 neodôvodnené zlé hodnotenia pri viacerých bodoch, pričom logicky by mal nulový variant pre obec Marianka 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, medzi depóniu 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 Marianka) môžu ostať len nevyhnutné vodohospodárske objekty na úpravu vody a nevyhnutné elektrozariadenia a rozvody elektrickej energie vrátane plochy pre zmontovanie raziaceho stroja.

Vyjadrenie MŽP SR: Neakceptuje sa, MŽP SR odsúhlasilo realizáciu navrhovanej činnosti vo variante V3a.

**Bod 142** žiadame preformulovať nasledovne:

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.

Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka akceptovaná.

**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.

Vyjadrenie MŽP SR: Neodôvodnené, neakceptuje sa.

**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 vyústenia tunela po križovanie s cestou I/2.

Vyjadrenie MŽP SR: Neodôvodnené, neakceptuje sa.

**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.

Vyjadrenie MŽP SR: Neodôvodnené, neakceptuje sa

**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 Marianky za čerpacou stanicou Slovnaft v Záhorskej Bystrici.

Vyjadrenie MŽP SR: Neodôvodnené, neakceptuje sa.

**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, ihrísk a pod.

Vyjadrenie MŽP SR: Neodôvodnené, neakceptuje sa.

**Bod 75** žiadame preformulovať nasledovne:

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

Vyjadrenie MŽP SR: Neodôvodnené, neakceptuje sa.

**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.

Vyjadrenie MŽP SR: Neodôvodnené, neakceptuje sa.

**Žiadame doplniť nový bod:**

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

Vyjadrenie MŽP SR: Neodôvodnené, neakceptuje sa.

**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.

Vyjadrenie MŽP SR: Neodôvodnené, neakceptuje sa.

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

17. OZ Malé Karpaty, Senická 23, 811 04 Bratislava (list zo dňa 12. 02. 2020, odoslaný dňa 12. 02. 2020, doručený dňa 13. 02. 2020)

Vyjadrenie posudzovateľa: Rovnaké stanovisko, ako obec Marianka – p. č. 20

20. Obec Marianka, Školská 32, 900 33 Marianka (list č. 207/72/2020 zo dňa 07. 02. 2020, ktorým obec Marianka 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 Marianka (list č. 209/129/2020 zo dňa 10. 02. 2020, odoslané dňa 10. 02. 2020, doručené dňa 11. 02. 2020)

Obec Marianka 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 09. 02. 2020 nedeľu, takže ho zaslali 10. 02. 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 Marianke, ktoré sa konalo 06. 02. 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. 02. 2020 prihliadali, akoby bolo doručené v zákonnej lehote.

Vyjadrenie posudzovateľa: Na stanovisko doručené aj po zákonom stanovenom termíne je prihliadané.

V dôsledku zlých skúsenosti 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 prísľub, že zástupcovia obcí a verejnosti budú môcť dohliadať na prenesenie dohodnutých technických riešení aj do tendrovej dokumentácie. Žiadame aby súčasťou verejného prísľubu 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 Marianke 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 pleciach Marianky a sčasti aj Záhorskej Bystrice a Stupavy. Atmosféru v obci príznačne dotvára skutočnosť, že v čase, kedy má Marianka akceptovať výrazné zhoršenie svojho životného prostredia v prospech zlepšenia životného prostredia v Bratislave, jej Bratislava zrušila Marianke mestský spoj MHD č.37. Počas prevádzky bude do čistého prostredia Marianky a priľahlých 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 medziskládky 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 vytťaženej rúbaniny ďaleko od postihnutej 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 06. 02. 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).

Občianske združenie Malé Karpaty (ďalej len „OZ MK“):

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 nezaradiť. Rovnoco posúdené boli iba varianty s rovnakou trasou.

*Vyjadrenie MŽP SR: V tomto štádiu procesu EIA už nie je možné vracať správu o hodnotení na dopracovanie. Rozsah hodnotenia bol určený v súlade so zákonom o posudzovaní. MŽP SR rozhodlo tak ako je uvedené vo výrokovvej časti tohto záverečného stanoviska.*

### **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 výduchmi 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.

Marianka 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 Vydrice, pričom stavba tunela môže vážne negatívne zasiahnuť do vodných pomerov v celej oblasti.

Mestské zastupiteľstvo Bratislavy zahájilo proces vyhlásenia Prírodnej rezervácie „Pramene Vydrice“, (uznesenie 1212/2018) <https://zastupitelstvo.bratislava.sk/mestske-zastupitelstvo-hlavneho-mesta-sr-bratislavyzasadnutie-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 multikriteriálne 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 multikriteriálnom 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 Marianky. 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 multikriteriálnemu hodnoteniu nie je relevantná. Každé multikriteriálne hodnotenie je nastavené vopred s cieľom objektivizácie pohľadu na výber optimálneho variantu navrhovanej činnosti.

OZ MK:

S uvedeným vyjadrením posudzovateľa nesúhlasíme, nakoľko sa vôbec nevenoval overeniu pravdivosti a objektívnosti multikriteriálneho 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.

Vyjadrenie MŽP SR: *Pripomienka vyjadruje subjektívny pohľad autorov stanoviska na multikriteriálne hodnotenie.*

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 hodnotiteľ 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: Požiadavka je relevantná a bola akceptovaná, posudok spracováva skupina posudzovateľov, tak ako je uvedené v kapitole 3.5 odborného posudku.

OZ MK:

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.

Vyjadrenie MŽP SR: *Berie sa na vedomie.*

### **Obec Marianka 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.

Nezapracovanie pripomienok obcí:

Napriek viac ako 10 rokom pripomienkovania projektu vedením obce Marianka 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 vyťaženú 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 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.

OZ MK:

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.

*Vyjadrenie MŽP SR: Rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti určil príslušný orgán v súlade s § 30 zákona o posudzovaní. Proces EIA hodnotil vplyv vybraných variantov na životné prostredie, nie je v rozpore so zákonom o posudzovaní.*

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 vypočítané.

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 Marianka 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 Marianku 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  
OZ MK: 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.

OZ MK: Hodnotiteľ sa k tejto pripomienke nevyjadril.

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.

OZ MK: 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.

OZ MK: 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.

OZ MK: 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).

OZ MK: Hodnotiteľ sa k tejto pripomienke nevyjadril.

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

OZ MK: 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.

OZ MK:

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.

*Vyjadrenie MŽP SR: Spracovateľ odborného posudku sa k vyššie uvedeným pripomienkam vyjadril sumárne. MŽP SR rozhodlo tak ako je uvedené vo výrokovej časti tohto záverečného stanoviska.*

OZ MK:

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

*Vyjadrenie MŽP SR: V tejto etape procesu hodnotenia vplyvov na životné prostredie už nie možné hodnotiť iné trasy/varianty navrhovanej činnosti.*

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.

OZ MK:

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 „Harmónie 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.

*Vyjadrenie MŽP SR: Berie sa na vedomie. Poznámka vyjadruje subjektívny pohľad autorov*

stanoviska.

**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 Homofské Karpaty a SKCHVU014 Malé Karpaty. Nepriamo, prostredníctvom ovplyvnenia množstva a kvality vôd môžu byť ovplyvnené aj SKÚEV0388 Vydrica a SKÚEV1388 Vydrica, 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 Vydrica a SKÚEV1388 Vydrica.

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.

OZ MK: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke! Vďaka vypusteniu obrázkov sa stratili dôležité informačné súčasti pripomienky.

*Vyjadrenie MŽP SR: Relevantná pripomienka, MŽP SR ju zahrnulo do podmienok uvedených v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

- "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 Marianky akceptovateľný. Privedenie exhalátov z 30-50 tis áut do čistého prostredia Marianky vôbec nie sú spoločensky akceptovateľné z pohľadu Marianky (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.

OZ MK: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR vyhodnotilo výber variantu na základe všetkých dostupných podkladov a rozhodlo tak ako je uvedené vo výrokovvej časti tohto záverečného stanoviska.*

- "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 Marianku. Takisto výduchy umiestnené 150 m od obývaného územia Marianky sú



drastickým zásahom do životného prostredia ľudí, ktorí sa sťahovali do Marianky 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. Marianka.

OZ MK: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

Vyjadrenie MŽP SR: *Subjektívny postoj autorov stanoviska. MŽP SR vyhodnotilo výber variantu na základe všetkých dostupných podkladov a rozhodlo tak ako je uvedené vo výrokovvej časti tohto záverečného stanoviska.*

- "Vzduchotechnické centrály tunela sú pod povrchom"

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

OZ MK: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

Vyjadrenie MŽP SR: *MŽP SR vyhodnotilo výber variantu na základe všetkých dostupných podkladov a rozhodlo tak ako je uvedené vo výrokovvej časti tohto záverečného stanoviska.*

- 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 nieť zodpovednosť a brať ako legitímny argument. Rovnako by ušetrilo stámiióny Eur prehodenie fáz budovania južnej a severnej časti tunela, kedy by sa dala rúbanina z veľkej časti použiť na budovanie južnej časti.

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

Nakoľko Marianka bude vystavená spracovaniu a odvozu všetkej rúbaniny z oboch tunelových rúr je tento argument z hľadiska občanov Marianky 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.

OZ MK:

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.

Vyjadrenie MŽP SR: *MŽP SR sa stotožňuje s vyjadrením spracovateľa odborného posudku.*

2. Vzhľadom na prebytok vytvárajúcej 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.

OZ MK:

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

*Vyjadrenie MŽP SR: Relevantná pripomienka, MŽP SR ju zahrnuje do podmienok uvedených v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska (bod 64).*

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 výraznú optickú ale aj fyzickú bariéru pri prechode z Marianky 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 predošlých 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.

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.

OZ MK:

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.

*Vyjadrenie MŽP SR: Neodôvodnené, neakceptuje sa.*

## 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 (Marianka - 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 Marianka - počas výstavby).

OZ MK: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

*Vyjadrenie MŽP SR: V tejto etape procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie už nie je možné dopracovať multikriteriálne hodnotenie. Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky boli vyhodnotené v kapitole IV. tohto záverečného stanoviska.*

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.

OZ MK: S označením pripomienok za irelevantné nesúhlasíme..

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR sa stotožňuje s vyjadrením spracovateľa odborného posudku.*

## **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 pripájajúcu 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.

OZ MK: S označením pripomienok za irelevantné nesúhlasíme..

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR sa stotožňuje s vyjadrením spracovateľa odborného posudku.

## **STAVEBNÝ DVOR a DEPÓNIA**

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

Pri TBM metóde bude VŠETKA vytŕažená rúbanina z celého 11 km úseku zhruba 4-5 mil. m<sup>3</sup>, 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 vytŕaženiu materiálu s objemom cca 4 593 000 m<sup>3</sup>, skládka vyrúbanej horniny má byť uložená v blízkosti domov Marianky na ploche cca 450 000 m<sup>2</sup>, s výškou násypu 7m 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 výrobne 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 výrobu prefabrikovaných segmentov, plocha na zrenie prefabrikátov 16 500 m<sup>2</sup>.

Vzhľadom na tesnú blízkosť s obytným územím Marianky nesúhlasíme s umiestnením depónie, drvením rúbaniny, skladom 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 Marianka, 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 Marianku 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 priemyselnej činnosti 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.

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

*Vyjadrenie MŽP SR: Neodôvodnené, neakceptuje sa.*

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

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.

OZ MK: 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.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR primerane zapracovalo vyššie uvedené pripomienky do podmienok v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

**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 Marianky, 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 Marianky.

OZ MK: 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 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.

OZ MK: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

22. Doprava materiálu na stavenisko - navrhnuť projekt organizácie dopravy tak, aby dodatočne

nezaťažil už dnes preťažené miestne komunikácie - eliminovať dodatočnú záťaž miestnych komunikácií stavebnou dopravou.

OZ MK: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

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

OZ MK: 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.

OZ MK: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke

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

OZ MK: 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.

OZ MK: 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.

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR sa stotožňuje s vyjadrením spracovateľa odborného posudku. Podmienky č. 21 až 24 sú primerane premietnuté do podmienok v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.*

## **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 činnosti.

OZ MK: Žiadame doplniť konkrétnu podmienku Rozhodnutia, kde je daná požiadavka premietnutá.

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka je premietnutá v kapitole VI.4 v časti „Monitoring ovzdušia“, resp. „Monitoring hluku“ tohto záverečného stanoviska.*

## **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.

OZ MK: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

Vyjadrenie MŽP SR: Neodôvodnené, neakceptuje sa.

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

OZ MK: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

Vyjadrenie MŽP SR: Neodôvodnené, neakceptuje sa.

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

OZ MK: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP Neodôvodnené, neakceptuje sa.

30. Požadujeme monitorovať svätú studňu a dostupné pramene v okolí Marianky + 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.

OZ MK: Vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke považujeme za nedostatočné.

Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka je premietnutá v kapitole VI.4 v časti „Monitoring vôd - Frekvencia monitoringu, monitorované lokality pre podzemné vody“ tohto záverečného stanoviska.

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 Marianka, vrátane Svätej studne, preto nesúhlasíme s týmto spôsobom razenia.

V úseku v km 9,055-9,96 je najproblémovnejšia 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 Marianky, vrátane Svätej studne. V Marianke 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 Marianka. Podrobná analýza vid' Prílohu č.1

### **CYKLOTRASY**

31. V rámci kompenzačných opatrení žiadame vybudovanie cyklotrás medzi Stupavou, Mariankou 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:

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

OZ MK: Žiadame doplniť konkrétnu podmienku Rozhodnutia, kde je daná požiadavka premietnutá.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR zahrnuje predmetnú požiadavku do podmienok v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska (bod č. 134).

## 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.

OZ MK: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavka je zapracovaná do podmienok v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.

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 Marianka;
- 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.

OZ MK: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR rozhodlo pre vybraný variant tak ako je uvedené vo výrokovvej časti tohto záverečného stanoviska. Požiadavka ohľadom vybudovania zemných valov je zahrnutá do podmienok v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.

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.

OZ MK: Chýba vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke.

Vyjadrenie MŽP SR: Ďalší stupeň posudzovania v tomto štádiu procesu posudzovania vplyvov už zákonná možnosť nepripúšťa. Požiadavka zváženia potreby protihlukových opatrení je formulovaná v podmienkach v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska.

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.



### 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.

OZ MK: Žiadame doplniť konkrétnu podmienku Rozhodnutia, kde je daná požiadavka premietnutá.

*Vyjadrenie MŽP SR: Relevantná pripomienka, MŽP SR ju zahrnulo do podmienok uvedených v kapitole VI.3 tohto záverečného stanoviska (bod 74).*

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 Marianka;
- monitorovanie vibrácií minimálne v dvoch miestach v chránenom vnútornom prostredí, v zastavanom území s funkciou bývania obce Marianka;
- 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 Marianka;
- monitorovanie polietavých, suspendovaných, častíc, PM10 a PM2,5, minimálne v dvoch miestach vo vonkajšom prostredí, v zastavanom území s funkciou bývania obce Marianka;
- monitorovanie plyných znečisťujúcich látok (minimálne NO<sub>x</sub>, CO, nespálené uhlíkovodíky), minimálne v dvoch miestach vo vonkajšom prostredí, v zastavanom území s funkciou bývania obce Marianka.
- 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 plyných 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 Marianka (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 (seizmická TZL, suspendované častice, plyné škodliviny), do 24 hodín od zistenia tejto skutočnosti, musí

byť takáto skutočnosť oznámená miestnej samospráve obce Marianka (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 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 Marianka

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 popísali 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.

OZ MK: Žiadame doplniť konkrétnu podmienku Rozhodnutia, kde je daná požiadavka premietnutá.

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavky ohľadom nastavenia monitoringu vplyvov navrhovanej činnosti na vybrané zložky životného prostredia sú premietnuté v časti „Organizačné a prevádzkové optarenie“ v kapitole VI.3 a zároveň podrobnejšie rozpracované v kapitole VI.4 tohto záverečného stanoviska.*

## **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.

OZ MK: Vyjadrenie hodnotiteľa k tejto pripomienke je irelevantné.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR sa stotožňuje s vyjadrením spracovateľa odborného posudku.

#### 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),
- 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 (nekarcinogénnych) a bezprahových (karcinogénnych) účinkov, tzn. benzo(a)pyrén, ktorý je podľa IARC klasifikovaný ako karcinogén skupiny 1 (dokázaný karcinogén 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 uhoľnatého, ktorý bol v rozptylovej štúdii 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.:

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

## Vyjadrenie posudzovateľa:

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

OZ MK: Žiadame uviesť kde konkrétne bola doplnená v rámci správy o hodnotení.

*Vyjadrenie MŽP SR: Hodnotenie zdravotných rizík a hodnotenie vplyvov na verejné zdravie bolo spracované v dostatočnej podrobnosti a tvorí samostatnú prílohu správy o hodnotení navrhovanej činnosti.*

## Prílohy:

### 1. Príloha č.1 - Hydrogeológia, seizmicita

o 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), Mariánskeho súvrstvia (ílovité a vápnité bridlice, lokálne s prítomnosťou vápencov) a neogénnym komplexom (vápnité ílovce, piesky, resp. štrky).

o 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 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 reprodukovať 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 nežiadúce ovplyvnenie kvantity a kvality útvaru podzemnej vody v širšom okolí obce Marianky, vrátane možného ovplyvnenia Svätej studne a prameňov Vydrice v hornej časti jej povodia (Klúz et.al., 2015 a Klúz et.al., 2019).

o Oblasť prameniska Pajštúnskej vyvierajúcej, 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.

o 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, čerpacie a stopovacie skúšky) pokladáme za irelevantné.

- 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 vyvieráčiek, ktoré sú nad kótami razených tunelov. Toto sa týka aj prameňa Svätej studne (prepojenie trasy tunela s infiltračnou a akumuláčnou 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 obeh 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 zrejmych neurčitostí vyplývajúcich zo znalosti dotknutého územia na úrovni orientačného geologického prieskumu tento vplyv nie je možné určiť" (str. 284 a 286 Správy o hodnotení).

- 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 doplňujúcich 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 vyvieracia, Medené Hámre, Pod hradom, Volavec a okolí Svätej studne a ďalších prameňov v Marianskom 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).

OZ MK: Vyjadrenie hodnotiteľa k tejto podstatnej pripomienke chýba. Podrobný prieskum nebol doplnený.

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavky ohľadom nastavenia monitoringu vplyvov navrhovanej činnosti na hydrogeológiu a seizmicitu sú primerane premietnuté v kapitole VI.4 tohto záverečného stanoviska v častiach príslušného požadovaného monitoringu.*

- 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 odporučené 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 Marianky a cca polovica obce Borinka (jej južná časť). Rodinné domy v oblasti Panského lesa sú od osi tunela situované len cca 150-300m.

- Oblasť Marianky, 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 kompletne 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.). 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 – Vyhlášky 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, čerpacie 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), Volavec) 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.

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

*Vyjadrenie MŽP SR: Požiadavky ohľadom nastavenia monitoringu vplyvov navrhovanej činnosti na geológiu a hydrogeológiu sú primerane premietnuté v kapitole VI.4 tohto záverečného stanoviska v častiach príslušného požadovaného monitoringu.*

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 príslušajúcej 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 nezrejmili hydraulické podmienky v zachytenej 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 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 reprodukovať



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, čerpacie 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, čerpacie 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 líniách 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).

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 Marianky, 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 doplňujúcom stanovisku VÚVH (Príloha č. 15 - v časti Doplňujúce informácie k zaslaným stanoviskám k Správe EIA).

V doplňujúcom 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 obeh 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 zložitostí 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 pramenišťom Vydrice;
- úsek v km 8,000 - 9,055 sú tektonicky porušené až rozdrvené hominy, 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 Marianky;
- úsek v km 9,055 - 9,960 budujú horniny borinskej sukcesie s prevahou vápnatých bridlic 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.”

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 km<sup>2</sup>, 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 „najproblémovejší 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 prietoku, 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 Doplňujúcim 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 výdatností prameňov a vyvieráčiek, 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 Marianka s použitím trhavín, ktorá nespôsobila ovplyvnenie Sv. studne, ako aj podzemných vôd nedôjde k negatívnemu vplyvu tunela na uvedené zdroje nemožno akceptovať. Banská činnosť bola v obci Marianka 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.

Zadávateľ (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. Navyiac 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 zadávateľ (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 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 hodnotiteľ 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 Marianka.

OZ MK: Žiadame o uvedenie konkrétneho bodu v rámci ktorého bol „vysporiadaný“.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR sa stotožňuje s vyjadrením spracovateľa odborného posudku.

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 m<sup>3</sup> 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. m<sup>3</sup> 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 Marianky) 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:
  - 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.

OZ MK:

- 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 Marianky a je preto nevyhnutné, aby sa pri finálnych vplyvoch hodnotil synergický účinok všetkých potenciálnych zdrojov v území.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR sa stotožňuje s vyjadrením spracovateľa odborného posudku.

- 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 diery v zákone (aplikovaním mobilných drvičiek) a vyvolané vplyvy (prašnosť a hlučnosť zo stavby uvažovaných rozmerov – za vzniku cca 4,3 milióna m<sup>3</sup> rúbaniny) nepokladá za potrebné posudzovať osobitnou štúdiou už v tejto etape. Zohľadňujúc tesnú blízkosť obytných sídiel Marianky, 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 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 štúdii 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 štúdii 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 štúdii 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 štúdii.

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 štúdii 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 Marianka, 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 príľahlého vonkajšieho prostredia, neboli prekročené PH uvedené vo vyhláske 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 hlukuz 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 deklarovajúcu 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.

OZ MK: 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.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR sa stotožňuje s vyjadrením spracovateľa odborného posudku.

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 Marianka (viď ďalej).

Vyjadrenie posudzovateľa k pripomienke obce Marianka (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 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.

#### **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)

a

**OZ Malé Karpaty, Senická 23, 811 04 Bratislava** (listom č. 02-2020 zo dňa 27. 02. 2020, doručený dňa 02. 03. 2020)

doplnili svoje pripomienky k správe o hodnotení navrhovanej činnosti nasledovne:

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 trasenebude 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 CO<sub>2</sub>, nakoľko dôjde k predĺženiu trasy kamiónov o 14 km a zbytočnej umelo vyvolanej dodatočnej produkcii skleníkových plynov CO<sub>2</sub> 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 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 na diametrálne 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.

Vyjadrenie posudzovateľa:

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

OZ MK: Naše vyjadrenie k doplneniu informácii je v nasledujúcej Prílohe č.1.

Vyjadrenie MŽP SR: Berie sa na vedomie.

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.

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

od p. Stanislava Styana s použitím stanoviska od p. Dúbravického

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 dopravnoinžinierske 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 vyhodnotenie jednotlivých variant 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 variant 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 váženého 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 radiálnookružný 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 zrejmy 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 vyústia do zmienených 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 rozptyl 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 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%
<b>S p o l u</b>	<b>265</b>	<b>100%</b>	<b>10.1</b>	<b>100%</b>	<b>10.0</b>	<b>100%</b>

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 predloženom Odbornom posúdení je skoro 10 násobný rozdiel prezentovaný v pomere cca 2:1.

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 priťaženie 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.

l) Jedná o rozhodujúce profily pre 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 zrejmé, 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 odvodené porovnávanie jednotlivých verzíí. 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, 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 početnosti a závažnosti dopravných nehôd je v tomto prípade násilné a umelé. Otázne je aj riešenie závažnosti dopravných nehôd, ktoré sa odvádzajú 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.) 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 vysvetľujeme dôvody, prečo je irelevantné prispôbovať trasu tunela D4 rýchlostnej ceste S8 (neistá trasa arealizácia 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:

a) 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 RačaZáhorská 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.

b) 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.

c) 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.

d) 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.

e) 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.

f) 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.

g) Kartogramy pre všetky časové horizonty predpovedajú oveľa vyššie intenzity dopravy v tuneli, ako doterajšie dopravno-inžinierske posúdenia, vrátane toho, ktoré je súčasťou aktuálneho procesu EIA (prílohy správy EIA). Rozdiely medzi priemernými dennými intenzitami dopravy v tuneli podľa staršieho dopravno-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 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. odlišenia 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 váženía), a ani výber hodnotiacich kritérií nesvedčí o odbornej objektivite. Je zjavné, 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 cez Lamač priaznivejšie (tunel bude mať väčšie využitie). Nie je dôvod zatracovať a neposudzovať 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 otázná. 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 dopravoinžinierskom 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 nimi 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 zavŕšením série nesprávnych rozhodnutí, nedostatočnej komunikácie medzi relevantnými inštitúciami a ich nezaujmom 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 zistiť, či existuje aj lepšia alternatíva, keďže nebola riadne posúdená ani jedna jediná skutočná alternatíva k preferovanému variantu.“

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR má za to, že proces posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie prebehol v súlade so zákonom o posudzovaní a rozhodlo tak ako je uvedené vo výrokovej časti kapitoly VI. tohto záverečného stanoviska.*

- **Obec Marianka, Obecný úrad, Školská 32, 900 33 Marianka** (list č. 1107/559/2021 zo dňa 08. 09. 2021)

vo svojom stanovisku žiada o zmenu textu navrhovaného rozhodnutia (list č. 1235/559/2021 zo dňa 08. 10. 2021) „VEC: Stanovisko k návrhu rozhodnutia D4-EIA Stanovisko č. 1235/559/2021 zo dňa 08. 10. 2021 ako obec Marianka uviedla, nahrádza predošlé stanovisko č. 1107/559/2021 zo dňa 08. 09. 2021. Obec Marianka zaslala obsahovo totožné stanovisko ako Občianske združenie Malé Karpaty. Z uvedeného dôvodu MŽP SR predmetné stanovisko neuvádza duplicitne.

- **RNDr. Anna Zemanová, Koncová 25, 831 07 Bratislava** (list zo dňa 11. 10. 2021)

RNDr. Anna Zemanová vo svojom stanovisku uvádza nasledovné, cit.: „Neodporúčam MŽP SR akceptovať návrh záverečného stanoviska k zámeru navrhovanej činnosti “Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica“ , ktorý bol spracovaný spracovateľom odborného posudku Mgr. Marek Sekerčák.

Zdôvodnenie: Moja zásadná námietka smeruje k vysokému riziku režimových zmien ako i zmien fyzikálno – chemických vlastností dotknutých útvarov podzemných vôd. Stanovisko VÚVH potvrdilo, že je pravdepodobný dopad na niektoré vodné útvary, ktoré môžu mať aj trvalý charakter. Ide o tok Vydrica, ktorý môže v dôsledku odvodnenia zaniknúť. Sú pravdepodobné aj dopady na kvalitatívne ale aj režimové vlastnosti Svätej studne v Marianke a prítokov, ktoré napájajú NPR Šúr. Už len ohrozenie vyschnutia toku Vydrica by malo dávať predpoklad zamietnutia uvedenej trasy.

Bagatelizovanie vplyvov na NPR Šúr zo strany posudkára oprávňuje k domnienke, že nepozná dané územie a ani sa neoboznámil s mechanizmom systému akvaduktov a zhybiek, ktoré sú realizované za účelom napájania a dotácie podzemných vôd NPR Šúr prítokmi z územia, kde je navrhované teleso tunela.

Taktiež analýza VÚVH potvrdila, že umiestnenie tunela v tektonicky porušenom území



je nevhodné a je spojené s rizikom privalových vôd v porušenom horninovom prostredí. Úvaha o tom, že tieto vody, i keď podľa posudkára len dočasne, budú odvádzané do Šúrskeho kanála poukazujú na jeho nedostatočné zhodnotenie. Šúrsky kanál v kombinácii s vysokou hladinou toku v Malom Dunaji, zrážkami a vysokou hladinou podzemnej vody je reálnou hrozbou vysokého povodňového stavu v lokalite Vajnory. Takéto stavy sú bežné minimálne každých 1x/ 5 – 10 rokov.

Ďalšou mojou námietkou je interpretácia Dopravného modelu. Oceňujem, že bol spracovaný odborný posudok. Avšak jeho interpretácia je účelová a žiadam o jej úpravu v kontexte aktuálne známych informácií. Tak ako predpokladal Asfinag (príloha 19), že rýchlostná cesta S8 má problémy s umiestnením a posudzovaním vplyvov na životné prostredie, tak sa aj stalo. V ich liste sa uvádza, že prebieha súdny proces. Podľa dostupných mediálnych informácií, proces posudzovania S8 bol súdom zrušený, a teda nemá platnú EIA.

Dopravným modelom boli modelované rôzne varianty riešenia prechodu cez Malé Karpaty, pričom ako najvýhodnejší vyšiel variant V4/V6 – kombinovaný variant (trasa vnútorného polokruhu Galvaniho – Krasňany – Lamač / Rača – Lamač). Druhý v poradí vyšiel variant preferovaný posudkárom. Pripomínam, že napojenie na S8 na rakúskej strane je nerealizovateľná.

Dovoľujem si upozorniť, že účelom a dôvodom výstavby navrhovanej činnosti je vyriešenie dopravných problémov z hľadiska nedostatočnej kapacity cestnej siete a tranzitnej dopravy okolo hlavného mesta SR Bratislavy, pričom sa počíta aj s výraznou pomocou pre dopravnú obsluhu dotknutého územia a odľahčením príľahlých obcí od tranzitnej dopravy.

Dopravný posudok uvádza ako najlepšiu kombináciu V4/V6, ktorú som aj ja požadovala už v úvodných etapách posudzovania navrhovanej činnosti riadne overiť. Posudkár moje argumenty ohľadom dopravy zamietol ako subjektívny názor autorky stanoviska! Pričom práve Dopravný posudok potvrdil správnosť mojich argumentov. V posudku námietky ohľadom S8 vyhodnotil ako nerelevantné. S odstupom času je to inak, a preto žiadam ministerstvo, aby pri vypracovaní záverečného stanoviska vzalo do úvahy aktuálne informácie.

Na základe vyššie uvedeného navrhujem zamietnuť a nesúhlasiť s posudzovaným variantom v správe, ktorý odporúča posudkár p.Sekerčák.“

*Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR berie stanovisko na vedomie, avšak na základe všetkých dostupných podkladov rozhodlo tak, ako je uvedené vo výrokovvej časti tohto záverečného stanoviska.*

- **RNDr. Katarína Kminiaková, Milan Kminiak, Bystrická 74, Marianka** (list zo dňa 09. 10. 2021)

RNDr. Katarína Kminiaková a Milan Kminiak vo svojom stanovisku uvádzajú, že v časti geológia a hydrogeológia nedošlo k doplneniu prieskumných prác, ani prípadných štúdií. Argumenty posudzovateľa na nimi vznesené nejasnosti považujú za nedostačujúce.

V stanovisku ďalej opakovane uvádzajú svoje pripomienky uvedené v ich pôvodnom stanovisku a jeho doplnení zo dňa 10. a 11. 02. 2020, ktoré boli doručené k správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

S konštatovaním uvedeným v odbornom posudku, že vrtné práce, čerpacie skúšky, ako aj stopovacie skúšky boli realizované na miestach, kde to z poznania geologickej stavby pre zhodnotenie vplyvov na životné prostredie bolo relevantné, nesúhlasia. Uvádzajú, že posudzovateľ sa ďalej vôbec bližšie nevyjadruje k hodnoteniu vplyvov navrhovanej činnosti na prameň Sv. studne a pramene Vydrice, vrátane vplyvu na povrchové vody. Ďalej v texte stanoviska sú uvádzané citácie a informácie zo stanoviska VUVH zo dňa 25. 06. 2019, ktoré

tvorilo súčasť príloh správy o hodnotení navrhovanej činnosti. A dodávajú, že podklady, ktoré uviedla NDS, a.s. v prílohe č. 3 k doplňujúcim informáciám k zaslaným stanoviskám k správe o hodnotení navrhovanej činnosti len dokumentujú zabránenie prítokom vôd do telesa tunela. Spracovateľ správy o hodnotení, ani odborného posudku nepreukázal, že táto metóda nespôsobí zmeny v priepustnosti horninového masívu v okolí razeného tunela, čo môže mať zásadný negatívny vplyv na režim a obeh podzemnej vody.

Podávateľia stanoviska ďalej namietajú, že spracovateľ správy o hodnotení sa nezaobrá objasnením nakladania s vodami v prípade vzniku prívalových podzemných vôd väčšieho objemu počas razenia. Upozorňujú, 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 zdôrazňujú potrebu vykonať hydrologické posúdenie ešte pred finálnym rozhodnutím výberu trasy a prijatých nevyhnutných nápravných opatrení. Takisto mieri na argumentáciu navrhovateľa - odsúvania detailného objasnenia prírodných podmienok ďalšou etapizáciou prác namiesto toho, aby ich zabezpečil predtým, nakoľko sú dôležité pre výber optimálneho variantu. Tým, že sa zadávateľ opakovane snaží toto objasnenie presunúť do ďalšej etapy, znemožňuje naplnenie princípov posudzovania vplyvov na životné prostredie. To isté platí pre nerešpektovanie odporúčenia MŽP z roku 2017 zahrnúť do rovnocenného hodnotenia varianty V4 až V6.

Podávateľia stanoviska takisto vyjadrujú nesúhlas so závermi aktualizovaného primeraného posúdenia vplyvov na územia Natura 2000. Nadalej trvajú na tom, aby varianty V4 a V6 boli rovnocenne posúdené v správe o hodnotení a zahrnuté aj do primeraného posúdenia vplyvov na územia Natura 2000. Zdôrazňujú záverečné odôvodnenie stanoviska ŠOP SR, ktoré uvádza, že akýkoľvek zásah, ktorý bude mať za následok stratu biotopov, alebo úhyn jedincov raka riavového, spôsobí významne negatívny vplyv nielen na dotknuté územia sústavy Natura 2000, ale i na celú populáciu na území Slovenskej republiky.

Ďalej upozorňujú na skutočnosť, že odborný posudok je vypracovaný v rozpore so zákonom o posudzovaní, čo podporujú tvrdením, že spracovateľ posudku bol jedným z hlavných riešiteľov tímu spoločnosti, ktorá v období 2020 vypracovala správu o hodnotení pre navrhovanú činnosť. Z tohto dôvodu vyslovujú domnienku, že prezentované závery v posudku tak nemusia byť objektívne. Do spisu požadujú zaradiť materiál venovaný problematike geológie a hydrogeológie vypracovaný RNDr. Petrom Malíkom, PhD., ktorý tvoril časť riešiteľského tímu pri spracovaní odborného posudku.

Na záver neopomínajú fakt, že v Rakúsku aktuálne neuvažujú s výstavbou rýchlostnej cesty S8, čo zásadným spôsobom môže ovplyvniť vyhodnotenie variantov, ktoré zadávateľ vôbec neposudzoval (V4 až V6).

Na základe vyššie uvedených dôvodov podávateľia stanoviska požadujú, aby bol odborný posudok vrátený, výber spracovateľa odborného posudku prebehol v súlade s § 36 zákona o posudzovaní, ďalej požadujú sprístupnenie všetkých dielčích štúdií vypracovaných jednotlivými odborníkmi a do rovnocenného posudzovania hodnotiť všetky alternatívne varianty (V-4, V-5 a V-6)

*Vyjadrenie MŽP SR: Autori stanoviska prezentujú svoj názor na niektoré časti správy o hodnotení navrhovanej činnosti. MŽP SR má za to, že všetky vykonané štúdie, ktoré boli súčasťou predloženej správy o hodnotení podávajú ucelený obraz a poskytujú dostatok relevantných podkladov pre posúdenie miery vplyvov realizácie navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia. Požiadavky k dopracovaniu posúdenia variantov V4, V5 a V6 sú irelevantné. V tomto štádiu procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie už nie*

je zákonná možnosť dopĺňať varianty na posúdenie. K pochybeniu pri spracovaní správy o hodnotení z pohľadu zákona o posudzovaní nedošlo.

K tvrdeniu, že odborný posudok bol vypracovaný v rozpore so zákonom o posudzovaní, MŽP uvádza nasledovné: Uvedené tvrdenie nie je pravdivé. Spracovateľ odborného posudku bol členom riešiteľského kolektívu, ktorý vypracoval dokumentáciu pre potreby posúdenia vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti s názvom „Diaľnica D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica“ podľa zákona o posudzovaní. Pre uvedenú navrhovanú činnosť vydalo MŽP SR súhlasné záverečné stanovisko č. 292/2011-3.4/ml zo dňa 07. 02. 2012. V rámci odporúčaného variantu MŽP SR pri ďalšej príprave navrhovanej činnosti odporučilo posudzovaný úsek diaľnice projekčne aj stavebne rozdeliť na dve parciálne časti:

- Ivanka sever – križovatka Rača
- križovatka Rača – Záhorská Bystrica

Pre úsek „križovatka Rača – Záhorská Bystrica“ v danom štádiu poznania z dôvodu zložitosti a náročnosti riešenia tunelového prechodu cez masív Malých Karpát, zrejmých neurčitostí vyplývajúcich zo znalosti dotknutého územia na úrovni technickej štúdie a taktiež nesúhlasu občanov a mimovládnych organizácií MŽP SR odporučilo 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 podľa zákona o posudzovaní.

Uvedený úsek sa stal predmetom nového konania posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní (navrhovaná činnosť s názvom „Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica“), v ktorom spracovateľ odborného posudku v kolektíve riešiteľov a spracovateľov dokumentácie nefiguruje. Jedná sa o dve rozdielne navrhované činnosti posudzované podľa zákona o posudzovaní osobitne. Odborný posudok bol vypracovaný v súlade s § 36 zákona o posudzovaní.

- **Juraj Turčáni, Krasinského 5, 821 04 Bratislava** (list zo dňa 14. 10. 2021)

Juraj Turčáni vo svojom stanovisku uvádza, že s pripomienkami obsiahnutými v jeho stanovisku zo dňa 07. 02. 2020 k správe o hodnotení navrhovanej činnosti, ktoré riadne a v lehote doručil, sa spracovateľ odborného posudku riadne a v zmysle zákona o posudzovaní nezaoberal. Odborný posudok síce uvádza všetky pripomienky z jeho stanoviska, ale obsahovo sa nimi nezaoberala, niektoré z nich len jednou vetou stručne označuje za „irelevantné“ a/alebo na ne odpovedá všeobecnými konštatovaniami.

Žiada preto opätovne o písomné vyjadrenia príslušných orgánov a osôb k všetkým jeho pripomienkam, ktoré uviedol v stanovisku zo dňa 07. 02. 2020 a ktoré prikladá ako prílohu.

Vyjadrenie MŽP SR: MŽP SR sa k predmetnému stanovisku vyjadrilo v kapitole III.4 tohto záverečného stanoviska.

- **Ing. arch. Ivan Jarina, Mgr. Anna Maria Jarina, Karpatská 131/A, 900 33 Marianka** (list zo dňa 09. 10. 2021)

Ing. arch. Ivan Jarina, Mgr. Anna Maria Jarina ako autori architektonického konceptu revitalizácie areálu Svätého údolia a autori projektu rekonštrukcie Kaplnky Svätej studne v Marianke žiadajú, aby, cit.: „MŽP vydalo negatívne stanovisko k navrhovanej EIA.“

Svoju požiadavku odôvodňujú nasledovným zdôvodnením, cit.:

„1. Nezpracovanie všetkých faktorov definovaných v zákone 24/2006 Z. z. a ich vzájomných vplyvov medzi sebou. Sme názoru, že predložené hodnotenie EIA neposúdilo vôbec, alebo v dostatočnom rozsahu požadované podľa zákona všetky osobitne špecifikované

v § 3 faktory životného prostredia – hlavne neposúdilo vplyv na kultúrne dedičstvo – chránenú pamiatkovú zónu v obci Marianka. Žiadame o doplnenie stanoviska Arcibiskupského úradu v hodnotení EIA.

2. Nedostatočne posúdenie nežiadúceho ovplyvnenia kvality a kvantity podzemných vôd v súvislosti so zachovaním kultúrneho dedičstva pamiatkovej zóny obce Marianka. Nakoľko hydrogeologický posudok (Klúz Et. Al. 2019) nepreukázal vylúčenie negatívneho vplyvu trasy tunela na prameň Svätej studne, naopak – uvažuje s poklesom hladiny spodných vôd a tým zánikom jedinečného prameňa Sv. studne – sme presvedčení, že nestačí len zmeniť technológiu výstavby tunela, ale je nevyhnutné zmeniť jeho trasovanie, nakoľko verejný záujem výstavby diaľnice stojí v hrubom rozpore s verejným záujmom záchrany kultúrneho dedičstva našej krajiny.

3. Nedostatočne posúdenie vplyvov seizmických a tektonických zmien počas a po výstavbe diaľnice D4 na trase V3a tunela. Podľa IGHP bude vystavená rizikom otrasov pri výstavbe, ktoré môžu spôsobiť statické poruchy na pamiatkových objektoch. Požadujeme nezávislý IGHP, ktorý vylúči statické poruchy pamiatok.

4. Nezohľadnenie objektívnym spôsobom finančnej efektivity a zmysluplnosti využiteľnosti jednotlivých trás. Žiadame o posúdenie trasy D4 bližšie k Bratislave v záujme vyššieho dopravného využitia a možnosti združenia investícií s mestkou dopravou, alebo v prípade, že ste za to, že treba riešiť hlavne tranzitnú dopravu – žiadame ju odkloniť až k Zohoru alebo Malackám, kde je zväčšaná priemyselná výroba.

Záver:

Spájame sa názorovo so všetkými pripomienkami k EIA, ktoré predkladá vo väčšej komplexnosti OZ Malé Karpaty vo svojom najnovšom stanovisku zo dňa 09. 10. 2021.

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 zabezpečil vytvorenie interdisciplinárneho tímu hodnotiteľov – expertov z oblasti pamiatkovej ochrany, geotechniky, razenia podzemných diel, inžinierskej geológie a hydrogeológie, dopravy, vzduchotechniky, hlukovej a emisnej záťaže, ochrany prírody a krajiny a posúdenia zdravia obyvateľstva, turizmu atd.

Sme presvedčení, že neexistuje žiadna kompenzácia škôd negatívneho vplyvu na zdravie ľudí, flóru, faunu, biodiverzitu, pôdu, klímu, ovzdušie, vodu, krajinu, prírodné lokality, hmotný majetok a kultúrne dedičstvo vzhľadom na zložitosť vzájomného pôsobenia medzi týmito faktormi v odporúčanom variante trasovania.

Preto žiadame MŽP o vydanie negatívneho stanoviska k navrhovanej EIA. Žiadame o opätovné zváženie možnosti iného trasovania D4.

Sme názoru, že kultúrne prostredie sa považuje za životné prostredie človeka v rovnakej miere ako iné posudzované EIA faktory.

Sme názoru, že neboli v dostatočnom potrebnom rozsahu vyhodnotené všetky relevantne vzájomné vplyvy výstavby a prevádzky tunela D4 – okrem už nami menovaných.

Žiadame nezávisle posúdiť vplyv akustiky, estetického vizuálneho zdevastovania krajiny počas výstavby a po výstavbe, na zmenu charakteru pamiatkovej zóny v obci Marianka, ktorá okrem svojho sakrálneho významu, slúži Bratislavčanom ako miesto rekreácie a tvorí „zelené pľúca Bratislavy“.

Žiadame uprednostnenie verejného záujmu – ochrany kultúrneho dedičstva (pamiatkovej zóny v obci Marianka) nad verejným záujmom – výstavbou diaľnice D4 na danej – odporúčanej v EIA – trase.

Predložené hodnotenie EIA považujeme za neobjektívne a nepostačujúce.“

*Vyjadrenie MŽP SR: V stanovisku je vyslovený nesúhlas s mnohými predloženými závermi v správe o hodnotení navrhovanej činnosti a stanovisko považuje správu o hodnotení za neobjektívnu a nepostačujúcu. Požadujú od MŽP SR aby vydalo negatívne stanovisko k navrhovanej činnosti. MŽP SR rozhodlo tak ako je uvedené vo výrokovej časti tohto záverečného stanoviska.*

*V závere sa autori názorovo stotožňujú so všetkými pripomienkami k „EIA“, ktoré predkladá vo väčšej komplexnosti OZ Malé Karpaty vo svojom stanovisku zo dňa 09.10.2021. Pre ich relevantnosť a odporúčanie zaradenie k opatreniam pre vybraný variant navrhovanej činnosti platí, ako je uvedené vo vyjadrení MŽP SR pri stanovisku OZ Malé Karpaty.*

- **Ing. Roman Morávek, Ing. Zuzana Morávková, Nad Bednárovým 6, 900 33 Marianka** (list zo dňa 25. 10. 2021)

Ing. Roman Morávek a Ing. Zuzana Morávková ako prílohu svojho listu zaslali stanovisko, ktoré vypracovalo OZ Malé Karpaty a s ktorým sa v plnom rozsahu stotožňujú a preto, ako uvádzajú, je zároveň aj ich stanoviskom v predmetnej veci.

Z uvedeného dôvodu MŽP SR stanovisko OZ Malé Karpaty neuvádza duplicitne.

Pri hodnotení podkladov a vypracúvaní záverečného stanoviska MŽP SR postupovalo podľa ustanovení zákona. Vyhodnotenie stanovísk je uvedené v kapitole III.4, VI.5. a v kapitole VII.1. tohto záverečného stanoviska.

V priebehu procesu posudzovania vplyvov boli zhodnotené všetky očakávané vplyvy (pozitívne aj negatívne) navrhovanej činnosti na životné prostredie popísané v správe o hodnotení, stanoviskách dotknutých orgánov a posudku pre všetky posudzované varianty vrátane nulového variantu. V správe o hodnotení je odporúčaný variant V3a.

Variant V3a je vhodnejší z hľadiska:

- najnižšej imisnej zaťažbe ovzdušia,
- z hľadiska vplyvov na podzemné vody je jeden z najpriaznivejších, vzhľadom k dĺžke tunela Karpaty,
- zvýšenia plynulosti a bezpečnosti tranzitnej dopravy,
- odľahčenia komunikačného systému mesta Bratislava a tým zvýšenie dopravnej bezpečnosti v meste,
- umiestnenia vzduchotechnickej centrály tunela, ktorá bude riešená v podzemných priestoroch,
- predĺženia tunela a jeho zahĺbenia za obcou Marianka, t.z. zmiernenie trvalého vplyvu na toto územie z hľadiska možnosti využitia tejto lokality,
- prekrytia tunela, ktorý bude maskovať dopravnú stavbu v krajine na okraji intravilánu,
- faktu, že nie je potrebný zásah do hotového úseku polovičného profilu diaľnice D4 v úseku MÚK Stupava Juh,
- zásahu do cenných biotopov,
- zhodnotenia prebytkov vyťaženého materiálu, ktorý sa využije vo väčšej miere ako pri variante V3,
- vplyvu na chránené územia v okolí,
- zníženia emisnej záťažbe obytných zón v dotknutom území.

V správe o hodnotení navrhovanej činnosti, pri porovnaní jednotlivých variantov sa preukázalo, že nulový variant nevyhovuje z hľadiska vplyvu na obyvateľstvo, dopravného hľadiska a s nim súvisiacich aspektov.

Variant V3a, vzhľadom k tomu, že má najmenší vplyv v rámci hodnotenia environmentálnych charakteristík, pri multikriteriálnej analýze vyšiel ako najvýhodnejší.

Predložená správa o hodnotení navrhovanej činnosti, ani písomné stanoviská, či odborné posúdenia nepreukázali skutočnosti, ktoré by znamenali spoločensky neprijateľné riziko vážneho poškodenia životného prostredia či ohrozenia zdravia obyvateľstva, prípadne by znemožňovali realizáciu navrhovanej činnosti. Zvážili sa všetky riziká navrhovaných variantov z hľadiska ich vplyvov na životné prostredie, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovanú činnosť je možné realizovať. Žiadny z dotknutých orgánov nevzniesol pripomienku, ktorá by zásadným spôsobom obmedzovala alebo znemožňovala realizáciu navrhovanej činnosti.

Na základe uvedeného MŽP SR súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti v navrhovanom realizačnom variante V3a (popísanom v kapitole II.6) s podmienkou realizácie opatrení a podmienok uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska.

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

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

Všetky oboznámené a dotknuté subjekty procesu posudzovania mali možnosť predložiť stanoviská, prípadne určiť podmienky. Možnosť podať stanovisko mala aj verejnosť. Na MŽP SR bolo podľa § 35 zákona doručených 55 písomných stanovísk k správe o hodnotení navrhovanej činnosti a 11 stanovísk v reakcii na upovedomenie o podkladoch pre vydanie rozhodnutia. Relevantné podmienky z doručených stanovísk pre navrhovanú činnosť sú zakomponované do opatrení v časti VI. 3 tohto záverečného stanoviska. V tomto záverečnom stanovisku, v kapitole III. 4 Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení, MŽP SR odôvodnilo akceptovanie alebo neakceptovanie predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

## **VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV**

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

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky  
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie  
Mgr. Anton Čaja, PhD.

### **2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka**

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky  
Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie  
Mgr. Michaela Seifertová  
generálna riaditeľka sekcie

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

Bratislava, 14. 12. 2022

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

Dotknutá verejnosť je podľa § 3 písm. s) zákona verejnosť, ktorá je dotknutá alebo

pravdepodobne dotknutá konaním týkajúcim sa životného prostredia, alebo má záujem na takomto konaní; platí, že mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia a splňajúca požiadavky ustanovené v zákone má záujem na takom konaní.

Dotknutá verejnosť má podľa § 24 ods. 2 zákona postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti zákona a následne postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti, ak uplatní postup podľa § 24 ods. 3 alebo ods. 4 zákona, t. j. prejaví záujem na navrhovanej činnosti a na konaní o jej povolení podaním odôvodneného písomného stanoviska k zámeru podľa § 23 ods. 4 zákona, odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti podľa § 30 ods. 8 zákona, odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení podľa § 35 ods. 2 zákona, alebo podaním odvolania proti záverečnému stanovisku podľa § 24 ods. 4 zákona, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z § 14 správneho poriadku.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti bola identifikovaná nasledujúca dotknutá verejnosť:

1. Rímskokatolícka cirkev, Bazilika Narodenia Panny Márie, Farnosť Marianka, Nám 4. apríla 20, 900 33 Marianka, IČO: 34011404
2. Občianske združenie Pajštún, Borinka č. 426, 900 32 Borinka, IČO: 30791821
3. TAROSI c.c., s. r. o., Madáchova 33, Bratislava 821 06, IČO: 44266111
4. Bratislavské regionálne ochranárske združenie, Na Riviére 7/a, 841 04 Bratislava, IČO: 31771815
5. Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, P.O. Box 218, 850 00 Bratislava
6. Občianske združenie OZ Malé Karpaty, Senická 23, 811 04 Bratislava, IČO: 42263514
7. Cyklokoalícia, Partizánska 2, 811 03 Bratislava
8. Lepus FRUCTI s.r.o., Agátová 4D, 841 01 Bratislava
9. Občianske združenie Panský les Marianka, Školská 32, 900 33 Marianka
10. Občianske združenie Pokojná Marianka, v zastúpení p. Baranovičová, Jelšová ulica 900 33 Marianka
11. RNDr. Anna Zemanová, Koncová 25, 831 07 Bratislava
12. Jana Hermannová, Drobného 24, 841 01 Bratislava
13. Ing. Miroslav Zezula, Karpatská 20, 900 33 Marianka
14. Viera Zezulová, Karpatská 20, 900 33 Marianka
15. Michaela Zezulová, Čsl. Tankistov 82/B, 841 06 Bratislava
16. Ing. Ján Soták, Púpavová 1, 900 33 Marianka
17. Ing. Miroslav Havlíček, Povraznícka 13, 811 05 Bratislava
18. Ing. Zuzana Havlíčková, Povraznícka 13, 811 05 Bratislava
19. Ing. Ivan Troščák, Ostredková 18, 821 02 Bratislava
20. Michal Jarábek, Jelšova 16, 900 33 Marianka
21. RNDr. Katarína Kminiaková PhD., Bystrická ulica 74, 900 33 Marianka
22. Mgr. Milan Kminiak, Bystrická ulica 74, 900 33 Marianka
23. Ing. Peter Priatka, Beniaková 5, 841 05 Bratislava
24. Jarmila Priatková, Beniaková 5, 841 05 Bratislava
25. Oľga Ruppeltdová, Hlaváčiková 28, 841 05 Bratislava
26. Ing. Pavol Lím, Družstevná 39, 900 33 Marianka
27. Ing. Roman Ulík, Družstevná 23, 900 33 Marianka
28. Marián Kováč, Lipová 24, 900 33 Marianka
29. Dr. Rút Facunová, Tajovského 24, 811 04 Bratislava
30. Mária Sládečková, Družstevná ul. 677/17, 900 33 Marianka
31. Roman Sládeček, Družstevná ul. 677/17, 900 33 Marianka
32. Ing. Zuzana Morávková, Nad Bednárovým 6, 900 33 Marianka

33. Ing. Roman Morávek, Nad Bednárovým 6, 900 33 Marianka
34. Ing. Arch. Ivan Jarina, Karpatská 131/A, 900 33 Marianka
35. Mgr. Anna Maria Jarina, Karpatská 131/A, 900 33 Marianka
36. Mgr. Katarína Tupá, Ľudovíta Fullu 34, 841 05 Bratislava
37. Ing. Rastislav Galát, Ľudovíta Fullu 34, 841 05 Bratislava
38. Ing. Dušan Stateľov, Senická 23, 811 04 Bratislava
39. Peter Jackanin, Vrbová 32, 900 33 Marianka
40. Silvia Bednárová, Saratovská 17, 841 02 Bratislava
41. Radovan Bednár, Saratovská 17, 841 02 Bratislava
42. Zuzana Kováčiková, Jelšová 26, 900 33 Marianka
43. Ing. Stanislav Tinka, Borinka 395, 900 32 Borinka
44. Ing. Dagmar Tinková, Borinka 395, 900 32 Borinka
45. Ing. Miroslav Kováč, Karpatská ul. 93, 900 33 Marianka
46. Ing. Jozef Krúpa, Trstínska 11, 841 01 Bratislava
47. Stanislav Styán, Heyrovského 10, 841 03 Bratislava
48. Veronika Duongová, Na ovsisku 5, 900 33 Marianka
49. Ľubomír Ochotnický, Bystrická 64, 900 33 Marianka
50. Ing. Jozef Reinvert, Agátová 69, 900 33 Marianka
51. RNDr. Milan Hudeček, Nad Bednárovým 19, 900 33 Marianka
52. Viktor Romančík, Vrbová 4, 900 33 Marianka
53. Ing. Zuzana Čumová, Potočná 73/A, 900 33 Marianka
54. František Štefanička, Potočná 73/A, 900 33 Marianka
55. Branislav Babík, Jelšova 24, 900 33 Marianka
56. Michal Csonga, Na vinohradoch 4, 900 33 Marianka
57. Ing. Martin Spišák, Družstevná 49, 900 33 Marianka
58. Mgr. Šimon Boka, Tatranská 18, 841 06 Bratislava
59. Erika Eškutová, Jelšova 22, 900 33 Marianka
60. Ing. Stanislav Kušpál, Šintavská 22, 851 05 Bratislava
61. Ing. Eva Kušpálová, Šintavská 22, 851 05 Bratislava
62. Peter Gandi, Jelšová ul. , 900 33 Marianka
63. Ing. Peter Remeník, MBA, Družstevná 21, 900 33 Marianka
64. Ing. Eva Anjelová, Karpatská 27, 900 33 Marianka
65. MUDr. Beata Dimova, ul. Lipová 19, 900 33 Marianka
66. MVDr. Peter Eškut, Jelšova 22, 900 33 Marianka
67. Juraj Minarovič, Karpatská 10, 900 33 Marianka
68. Juraj Turčáni, Krasinského 5, 821 04 Bratislava
69. Ján Kovalčík, Stromová 52, 831 01 Bratislava
70. Klára Hornišová, Lipského 11, 841 01 Bratislava
71. Mgr. Ľubomír Gašparek, Karpatská 21, 900 33 Marianka
72. Branislav Kristl, Votrubova 5, 821 09 Bratislava
73. Štefan Vrabec, Borinka 349, 900 32 Borinka
74. Marcel Fekete, Čsl. Tankistov 82/B, 841 06 Bratislava
75. Zora Stateľová, Na Ovsisku 1, 900 33 Marianka
76. Ing. Peter Poštoľka, Topoľová 17, 811 04 Bratislava
77. Petra Czereová, Agátová 4, 900 33 Marianka
78. Lenka Pírová, Karpatská 97, 900 33 Marianka
79. Ing. Alžbeta Ondrušová, Karpatská 52, 900 33 Marianka
80. Zuzana Iváková, Borinská 28, 900 33 Marianka
81. Ľubomír Pír, Borinská 28, 900 33 Marianka
82. Ľubica Adamíková, Borinská 30, 900 33 Marianka



83. Tatiana Novotná, Partizánska 22, 900 33 Marianka
84. Mgr. Alfonz Šuran, Partizánska 30, 900 33 Marianka
85. Michal Hollý, Nad Bednárovým 8, 900 33 Marianka
86. Zdeno Charvát, Borinská 24, 900 33 Marianka

## **X. POUČENIE O ODVOLANÍ**

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

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

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

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

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

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

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

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

Toto záverečné stanovisko je preskúmateľné súdom podľa zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú.

#### Rozdeľovník:

#### Doručuje sa:

*Navrhovateľ (elektronicky):*

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

*Dotknutá obec (elektronicky):*

2. Magistrát hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, oddelenie stratégií rozvoja mesta a tvorby územnoplánovacích dokumentov, Primaciálne námestie č.1, 814 99 Bratislava
3. Mesto Svätý Jur, Mestský úrad, Prostredná 29, 900 21 Svätý Jur
4. Mesto Stupava, Mestský úrad, Hlavná 1/24, 900 31 Stupava
5. Obec Marianka, Obecný úrad, Školská 32, 900 33 Marianka

6. Obec Borinka, Obecný úrad, Borinka 110, 900 32 Borinka
7. Obec Lozorno, Obecný úrad, Hlavná 1, 900 55 Lozorno

*Dotknutá verejnosť (elektronicky):*

8. Rímskokatolícka cirkev, Bazilika Narodenia Panny Márie, Farnosť Marianka, Nám 4. apríla 20, 900 33 Marianka, IČO: 34011404
9. Občianske združenie Pajštún, Borinka č. 426, 900 32 Borinka, IČO: 30791821
10. TAROSI c.c., s. r. o., Madáčova 33, Bratislava 821 06, IČO: 44266111
11. Bratislavské regionálne ochranárske združenie, Na Riviére 7/a, 841 04 Bratislava, IČO: 31771815
12. Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, P.O. Box 218, 850 00 Bratislava
13. Občianske združenie OZ Malé Karpaty, Senická 23, 811 04 Bratislava, IČO: 42263514
14. Cyklokoalícia, Partizánska 2, 811 03 Bratislava
15. Lepus FRUCTI s.r.o., Agátová 4D, 841 01 Bratislava
16. Občianske združenie Panský les Marianka, Školská 32, 900 33 Marianka
17. Občianske združenie Pokojná Marianka, v zastúpení p. Baranovičová, Jelšová ulica 900 33 Marianka
18. RNDr. Anna Zemanová, Koncová 25, 831 07 Bratislava

*Dotknutá verejnosť (poštou):*

1. Jana Hermannová, Drobného 24, 841 01 Bratislava
2. Ing. Miroslav Zezula, Karpatská 20, 900 33 Marianka
3. Viera Zezulová, Karpatská 20, 900 33 Marianka
4. Michaela Zezulová, Čsl. Tankistov 82/B, 841 06 Bratislava
5. Ing. Ján Soták, Púpavová 1, 900 33 Marianka
6. Ing. Miroslav Havlíček, Povraznícka 13, 811 05 Bratislava
7. Ing. Zuzana Havlíčková, Povraznícka 13, 811 05 Bratislava
8. Ing. Ivan Troščák, Ostredková 18, 821 02 Bratislava
9. Michal Jarábek, Jelšova 16, 900 33 Marianka
10. RNDr. Katarína Kminiaková PhD., Bystrická ulica 74, 900 33 Marianka
11. Mgr. Milan Kminiak, Bystrická ulica 74, 900 33 Marianka
12. Ing. Peter Priatka, Jozefa Kronera 4, 811 05 Bratislava
13. Jarmila Priatková, Jozefa Kronera 4, 811 05 Bratislava
14. Oľga Ruppeltdtová, Hlaváčiková 28, 841 05 Bratislava
15. Ing. Pavol Lím, Družstevná 39, 900 33 Marianka
16. Ing. Roman Ulík, Družstevná 23, 900 33 Marianka
17. Marián Kováč, Lipová 24, 900 33 Marianka
18. Dr. Rút Facunová, Tajovského 24, 811 04 Bratislava
19. Mária Sládečková, Družstevná ul. 677/17, 900 33 Marianka
20. Roman Sládeček, Družstevná ul. 677/17, 900 33 Marianka
21. Ing. Zuzana Morávková, Nad Bednárovým 6, 900 33 Marianka
22. Ing. Roman Morávek, Nad Bednárovým 6, 900 33 Marianka
23. Ing. Arch. Ivan Jarina, Karpatská 131/A, 900 33 Marianka
24. Mgr. Anna Maria Jarina, Karpatská 131/A, 900 33 Marianka
25. Mgr. Katarína Tupá, Ľudovíta Fullu 34, 841 05 Bratislava
26. Ing. Rastislav Galát, Ľudovíta Fullu 34, 841 05 Bratislava
27. Ing. Dušan Statelov, Senická 23, 811 04 Bratislava
28. Peter Jackanin, Vrbová 32, 900 33 Marianka
29. Silvia Bednárová, Saratovská 17, 841 02 Bratislava
30. Radovan Bednár, Saratovská 17, 841 02 Bratislava
31. Zuzana Kováčiková, Jelšová 26, 900 33 Marianka

32. Ing. Stanislav Tinka, Borinka 395, 900 32 Borinka
33. Ing. Dagmar Tinková, Borinka 395, 900 32 Borinka
34. Ing. Miroslav Kováč, Karpatská ul. 93, 900 33 Marianka
35. Ing. Jozef Krúpa, Trstínska 11, 841 01 Bratislava
36. Stanislav Styán, Heyrovského 10, 841 03 Bratislava
37. Veronika Duongová, Na ovsisku 5, 900 33 Marianka
38. Ľubomír Ochotnický, Bystrická 64, 900 33 Marianka
39. Ing. Jozef Reinvar, Agátová 69, 900 33 Marianka
40. RNDr. Milan Hudeček, Nad Bednárovým 19, 900 33 Marianka
41. Viktor Romančík, Vřbová 4, 900 33 Marianka
42. Ing. Zuzana Čumová, Potočná 73/A, 900 33 Marianka
43. František Štefanička, Potočná 73/A, 900 33 Marianka
44. Branislav Babík, Jelšova 24, 900 33 Marianka
45. Michal Csonga, Na vinohradoch 4, 900 33 Marianka
46. Ing. Martin Spišák, Družstevná 49, 900 33 Marianka
47. Mgr. Šimon Boka, Tatranská 18, 841 06 Bratislava
48. Erika Eškutová, Jelšova 22, 900 33 Marianka
49. Ing. Stanislav Kušpál, Šintavská 22, 851 05 Bratislava
50. Ing. Eva Kušpálová, Šintavská 22, 851 05 Bratislava
51. Peter Gandi, Jelšová ul. , 900 33 Marianka
52. Ing. Peter Remeník, MBA, Družstevná 21, 900 33 Marianka
53. Ing. Eva Anjelová, Karpatská 27, 900 33 Marianka
54. MUDr. Beata Dimova, ul. Lipová 19, 900 33 Marianka
55. MVDr. Peter Eškut, Jelšova 22, 900 33 Marianka
56. Juraj Minarovič, Karpatská 10, 900 33 Marianka
57. Juraj Turčáni, Krasinského 5, 821 04 Bratislava
58. Ján Kovalčík, Stromová 52, 831 01 Bratislava
59. Klára Hornišová, Lipského 11, 841 01 Bratislava
60. Mgr. Ľubomír Gašparek, Karpatská 21, 900 33 Marianka
61. Branislav Kristl, Votrubova 5, 821 09 Bratislava
62. Štefan Vrabec, Borinka 349, 900 32 Borinka
63. Marcel Fekete, Čsl. Tankistov 82/B, 841 06 Bratislava
64. Zora Statelová, Na Ovsisku 1, 900 33 Marianka
65. Ing. Peter Poštoľka, Topoľová 17, 811 04 Bratislava
66. Petra Czereová, Agátová 4, 900 33 Marianka
67. Lenka Pírová, Karpatská 97, 900 33 Marianka
68. Ing. Alžbeta Ondrušová, Karpatská 52, 900 33 Marianka
69. Zuzana Iváková, Borinská 28, 900 33 Marianka
70. Ľubomír Pír, Borinská 28, 900 33 Marianka
71. Ľubica Adamíková, Borinská 30, 900 33 Marianka
72. Tatiana Novotná, Partizánska 22, 900 33 Marianka
73. Mgr. Alfonz Šuran, Partizánska 30, 900 33 Marianka
74. Micha Hollý, Nad Bednárovým 8, 900 33 Marianka
75. Zdeno Charvát, Borinská 24, 900 33 Marianka

Na vedomie (elektronicky):

1. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, odbor špeciálny stavebný úrad pre diaľnice, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava 15
2. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava 15

3. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, odbor cestnej infraštruktúry, Nám. slobody 6, P.O. BOX 100, 810 05 Bratislava 15
4. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody 6, P.O. Box 100, 810 05 Bratislava
5. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Agentúra správy majetku Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
6. Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, Sabinovská 16, P.O.BOX 106, 820 05 Bratislava
7. Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava
8. Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., odštepny závod Bratislava, Karloveská 2, 842 17 Bratislava
9. Obvodný banský úrad v Bratislave, Mierová 19, 821 05 Bratislava
10. Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Bratislave, Radlinského 6, 811 07 Bratislava
11. Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta Slovenskej republiky, Radlinského 6, 811 07 Bratislava
12. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Bratislave, Ružinovská 8, 820 09 Bratislava
13. Okresný úrad Bratislava, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek kraja, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
14. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
15. Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
16. Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
17. Okresný úrad Bratislava, odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
18. Okresný úrad Bratislava, pozemkový a lesný odbor, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
19. Okresný úrad Pezinok, odbor starostlivosti o životné prostredie, M. R. Štefánika 10, 902 01 Pezinok
20. Okresný úrad Pezinok, odbor krízového riadenia, M. R. Štefánika 10, 902 01 Pezinok
21. Okresný úrad Pezinok, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Radničné námestie 9, 902 01 Pezinok
22. Okresný úrad Pezinok, pozemkový a lesný odbor, M. R. Štefánika 15, 902 01 Pezinok
23. Okresný úrad Malacky, odbor starostlivosti o životné prostredie, Záhorácka 2942/60A, 901 26 Malacky
24. Okresný úrad Malacky, pozemkový a lesný odbor, Záhorácka 2942/60A, 901 26 Malacky
25. Okresný úrad Malacky, odbor krízového riadenia, Záhorácka 2942/60A, 901 26 Malacky
26. Okresný úrad Malacky, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, ul. Zámocká 5, 901 01 Malacky
27. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody a biodiverzity, TU
28. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia geológie a prírodných zdrojov, TU
29. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd, TU