

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

Dňa 12.06.2008 v Marianke

Vec: Stanovisko k predloženému zámeru NDS „Diaľnica D4 Bratislava, križovatka Ivanka sever – Stupava“, podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon „EIA“)

V zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon „EIA“) Vám predkladáme nasledovné stanovisko k dokumentácii EIA, ktorú sme obdržali 21.5.2008.

Zároveň si dovoľujeme uviesť, že zákonná lehota na spracovanie stanovisko na stavbu uvedeného rozsahu je príliš krátka a výrazne vplýva na kvalitu stanoviska.

Naše stanovisko je zoradené nasledovne:

1) Oddôvodnenie:

- a) **Nedostatočná opodstatnenosť stavby v rámci širších dopravných súvislostí SR, Rakúska, Maďarska**
- b) **Stanovisko k variantom predloženej dokumentácii k EIA**

2) Požiadavky na stanovenie rozsahu hodnotenia

3) Pôvodné stanovisko z roku 2007 – požadujeme akceptovať ako platné stanovisko v rámci EIA.

I a) Nedostatočná opodstatnenosť stavby v rámci širších dopravných súvislostí SR, Rakúska, Maďarska.

V dokumentácii je **nedostatočne popísaný účel stavby diaľnice D4** bez ďalšieho vysvetlenia budovania investície. Spracovateľ sa v úvode (s. 5) odvoláva na materiál „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ schválený uznesením vlády SR č. 162 z roku 2001, ktorý diaľničnú sieť a sieť rýchlostných ciest SR týkajúcu sa D4 definuje takto: „*D4 – štátna hranica Rakúsko / SR Bratislava (Jarovce) – križovatka s D2 (s možným pokračovaním v ďalekom výhľade v trase nultého okruhu Bratislavy), dĺžka ťahu 3 km*“.

Zdôvodnenie účelu stavby v 2. bode kapitoly II. (s. 7) je tiež nedostatočné. Na strane č. 10 je v texte spomenuté, že uznesením vlády SR č. 1084/2007 bola potvrdená poloha diaľnice v koridore cestného „nultého“ okruhu Bratislavy. Uznesenie vlády však nenahrádza hodnotenie vplyvov na ŽP.

Pred 19.12.2007, ako bol materiál „Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 – 2010“ schválený vo vláde SR, **nebol koridor schválený**. Uvažovalo sa len o cestnom okruhu nižšej triedy (pre Bratislavu). V materiáli bol ako jediný nový návrh ohľadom diaľnic len text ohľadom D4: „*zaradiť do ťahu diaľnice D4 navrhovaný celý, tzv. nultý okruh Bratislavy (križovatka s D2 Jarovce – križovatka s D1 Ivanka pri Dunaji – križovatka s cestou II/502 – križovatka s cestou I/2 – križovatka s D2 Stupava juh – štátna hranica SR/Rakúsko), čím sa diaľnica D4 predlžuje z pôvodnej dĺžky 2 km na dĺžku 49 km s predpokladom, že tento okruh bude riešený jedným dvojtunelom s dvoma portálmi (jeden za Račou a druhý za Mariankou) pod malými Karpatmi, bez vonkajšieho zásahu do prírodného a rekreačného zázemia Bratislavy, okrajových častí a okolitých obcí (Svätý Jur, Borinka, Stupava)*“.

Predstavitelia obcí boli teda zavádzaní pri predstavovaní technickej štúdie počas roku 2007 na rokovaníach k štúdii/zámeru „diaľnice“, pričom koridor nebol schválený ako diaľničný.

Nebola komplexne riešená uvedená problematika dopravného okruhu spojená s verejnou diskusiou s predstaviteľmi Bratislavského samosprávneho kraja (ďalej „BSK“) a jednotlivých samospráv na oboch stranách Karpát (t.j. s Mestskými časťami Rača, Vajnory, mesto Sv. Jur, Ivanka pri Dunaji, Borinka, Marianka, Stupava) a s predstaviteľmi podunajských obcí, napriek tomu, že plánovanie trasovania D4 je záležitosť, ktorá sa dotýka prakticky celého BSK, nielen Bratislavy. Z D4 je zrealizovaný len úsek: hraničný prechod SR/RR Kittsee – Jarovce až po mestskú časť Jarovce a ostatné časti D4 sa len posudzujú.

Celý okruh D4 bol vopred rozdelený na čiastkové úseky a obce boli postavené pred hotové riešenie, bez možnosti diskusie k výberu iného koridoru, bez hodnotenia EIA celkového konceptu! Takýto postup sa javí ako účelové vylúčenie verejnosti z procesu posudzovania celkového zámeru.

V našom prípade navrhovatelia prezentovali štúdiu len rôznymi variantami **prepojenia dvoch fixných bodov** križovatky Ivanka pri Dunaji – sever a križovatky Stupava – juh.

Vypracovanie zámeru EIA s predloženými variantmi sa nedá chápať ako snaha o variantnosť, pretože vláda SR variant č. 3 predkladaný v zámere EIA, už vopred vylúčila (viď text: okruh bude riešený jedným tunelom s 2 portálmi).

Z dokumentácie **nie je jasné, aké veľké územie má navrhovaná diaľnica obslúžiť**. V súčasnosti sa severnejšie na D2 pripravuje úsek rýchlostnej cesty R6 od Púchova, spájajúci oblasť severného Slovenska s Českou republikou. Logicky diaľnica D4 preto môže slúžiť skôr pre potreby regiónu Bratislavy a okolia po Trnavu, resp. Piešťany.

Výber koridoru nultého okruhu bol určený za odlišných spoločensko-ekonomických podmienok Bratislavského regiónu ako výhľadový v starom územnom pláne (zhruba pred 20 rokmi), ktorý platil so zmenami od roku 1976 do roku 2007 a nerešpektuje intenzívny rozvoj obcí a miest v okolí Bratislavy v posledných rokoch. Koridor bol navrhovaný **pôvodne ako rýchlostná cesta, nie ako diaľničný okruh**. Bez dostatočných analýz sa do strategických dokumentov MDPT SR prekopíroval pôvodný návrh mesta s odsunutím problému dopravy na hranicu katastra Bratislavy.

Napriek tomu, že chápeme potrebu riešenia neúnosnej dopravnej situácie v Bratislave, dopravného odbremenenia od tranzitnej dopravy a potrebu diaľničného prepojenia, je nutné riešenie zosúladiť s novými environmentálnymi, sociálnymi a ekonomickými danosťami a brať do úvahy odsun obyvateľov na vidiek a blízkosť rekreačného územia na víkendový pobyt v blízkosti veľkých miest, ktoré je perspektívou uváženého **trvalo udržateľného rozvoja**. Je nutné riešiť situáciu v doprave Bratislavy, ale nie na úkor okolitých obcí.

Do okolitých obcí sa sťahujú obyvatelia Bratislavy, hľadajúcich lepšie životné prostredie. To zvyšuje nároky na dopravu. Degradáciou životného prostredia v obciach pri Bratislave, napr. D4, sa posunie migrácia obyvateľov hľadajúcich nedotknuté prostredie opäť ďalej. To však opätovne indikuje ďalšie nároky na dopravu. Takýto scenár je názornou ukážkou dlhodobého neudržateľného rozvoja.

Riešenie zodpovedajúce **trvalo udržateľnému rozvoju** je budovanie nultého okruhu, minimálne zasahujúceho do prírodného a životného prostredia dotknutých obcí.

Prepojenie Bratislavy s Viedňou, keď už jedno spojenie aktívne funguje (A6), je **zdvojením diaľničného spojenia oboch miest bez dostatočného dopravného opodstatnenia**. Z Rakúska cez existujúci úsek D4 a z Maďarska diaľnicou D2 dopravu zokruhovať a smerovať za Bratislavou v DNV nazad do Rakúska na rýchlostnú cestu S8 (na cestu nižšej triedy !), nemá zmysel. Ak má ísť len o prepojenie D1 a D2, nie je potrebný tunel popod Karpaty, je to možné spojiť južnou vetvou.

„Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 – 2010“ neprešiel procesom strategického environmentálneho hodnotenia (tzv. SEA) podľa § 17 zákona EIA, pričom každý materiál takejto povahy cez tento proces prechádza.

Vhodnosť koridoru diaľnice D4

Koridor diaľnice D4, ktorý je vedený v trase nultého obchvatu Petržalka – Ivanka pri Dunaji – Stupava – DNV, a ktorého cieľom je vybudovanie obchvatu mesta Bratislavy, považujeme za **nevhodný z nasledovných dôvodov**:

Koridor sa pri zväžení pripravovaných rozsiahlych mestských projektov v jednotlivých mestských častiach (CEPIT vo Vajnorochoch, The Port od spoločnosti Penta a CENTROP od fy. Opera v Devínskej Novej Vsi, Južné mesto v Petržalke), ako aj neustále sa rozširujúcej výstavbe rodinných a bytových domov v satelitných obciach pri Bratislave (napr. Pezinok, Bernolákovo, Veľký Biel, Čierna Voda, Záhorská Bystrica, Marianka, Borinka a i.) **dostáva do polohy mestskej komunikácie** a nie obchvatu mesta, kde max. rýchlosť bude s veľkou pravdepodobnosťou obmedzená na 80 km/hod.

Nereflektuje **dopravné potreby jestvujúcich a pripravovaných logistických a výrobných centier v Malackách, Lozorne, Senci a pri Trnave**. Zavedením dopravy do blízkosti Bratislavy zbytočne predĺži čas a zvýši náklady na prepravu tovarov z iných okresov v smere do Českej republiky, ako v prípade, že by koridor nultého obchvatu bol posunutý smerom bližšie k Sencu a na druhej strane k Malackám resp. k Lozornu, rovnako predĺži čas na

prepravu tovarov z priemyselných zón pri Malackách, Zohore a Lozorne do iných regiónov SR.

Výstavba diaľnice vo variantnom riešení č. 3 nie je v súlade s nariadením vlády Slovenskej republiky č. 20/2003, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 64/1998 Z. z., ktorým sa vyhlasuje záväzná časť územného plánu veľkého územného celku Bratislavský kraj v znení nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 336/2001 Z. z. a s Programom prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007 – 2010 (text žiadame doplniť do state IV.12. zámeru EIA).

Zámer EIA nepopisuje, aké sú **väzby na ostatnú dopravnú sieť v regióne**, keď návrh trasovania tzv. nultého okruhu bol definovaný podľa administratívnej hranice vtedajšieho kraja, ktorým bolo samotné mesto Bratislava, bez preskúmania väzieb na región.

V zámere EIA nie je zvážená možnosť vybudovania a prevádzkovania nosného dopravného systému mesta a prerozdelenia časti dopravy na železnice ako súčasť IMHD,

V súčasnosti dochádza k príprave **projektu TEN železničnej trate** s prepojením na MHD a novým prepojením Bratislavy a Viedne. Uvedený nedostatok považujeme za závažný. Výhľad je pritom prepočítaný na rok 2035, kedy železničný koridor už bude v prevádzke. Európska únia pritom preferuje posilniť modálny presun dopravy z cestnej na železničnú a lodnú.

Vytvoriť okruh diaľnice D4 medzi mestami **Bratislava a Viedeň** (iba 20 km od seba!) **duplicitne prepája** tieto mestá v diaľničnom cestnom profile s negatívnymi dopadmi na okrajové časti oboch miest (hluk, emisie, vibrácie, narušenie poľnohospodárskej pôdy, záber biotopov). Intenzity dopravy v severozápadnej časti Bratislavy v smere na Viedeň nedosahujú intenzity pre opodstatnenie druhého diaľničného prepojenia. Rovnako rozsiahlejšie sídelné útvary sa na rakúskej strane nachádzajú vo vzdialenejšej sídelnej osi Angern – Viedeň. **Predložená dokumentácia neanalyzuje potrebu budovania ďalšieho diaľničného prepojenia Bratislavy a Viedne.**

Odklonenie nákladnej dopravy z diaľnice D1 a D2 po diaľnici D4 v smere do Rakúska po ceste nižšej triedy S8 a jej privedenie na mestský obchvat Viedne je nelogické. V príprave je rýchlостná cesta na Viedeň na južnej Morave, ako aj úsek D4 poza Petržalku, ktorý spojí D2 s A6, ktoré dokážu efektívnejšie odvieť dopravu zo svojich spádových oblastí. Nákladná doprava zo Záhoria nie je takej intenzity, aby si vyžadovala budovanie diaľničného profilu do Rakúska. Priame prepojenie diaľnice D4 s rakúskou S8 nie je nevyhnutné z ekonomického ani dopravného hľadiska.

Chýbajú širšie súvislosti, ako je len lokálny záujem mesta – riešenie dopravy v Bratislave. Do procesu je nutné zapojiť samotný Bratislavský samosprávny kraj a jeho samosprávy, kde sa môžu tieto širšie súvislosti a vôbec stratégia dopravy v území vyriešiť. Obec v prípravnej fáze obdržala (ešte pred začatím procesu EIA) ako odpoveď k svojmu stanovisku na navrhované varianty list NDS, a.s. Bratislava č. 3110/20891/2007 z 04.06.2007, v ktorom sa spomína, že na **nultom cestnom okruhu Bratislavy sa dohodorili (len vybrané subjekty) Magistrát hl. mesta SR Bratislavy, NDS** (poverenie z MDPT SR) a Rakúska republika. Myslíme si, že mesto Bratislava iba odsunulo neriešený problém dopravy ostatným obciam (pôvodný návrh Bratislavy ešte z pred viacerých rokov sa opakuje, keď nultý okruh nebol ešte navrhovaný ako diaľnica).

Je možné uvažovať **len o realizácii južnej vetvy**, keďže časť diaľnice D4 (úsek: hraničný prechod SR/RR Kittsee – Jarovce až po mestskú časť Jarovce) je dostavaná a má aj reálne pokračovanie na Rakúskej strane v podobe A6. Diaľnicu D4 napojenú na D2 pri Jarovciach je možné viesť v navrhovanej trase D4 v úseku okolo Podunajských Biskupíc, Dolných

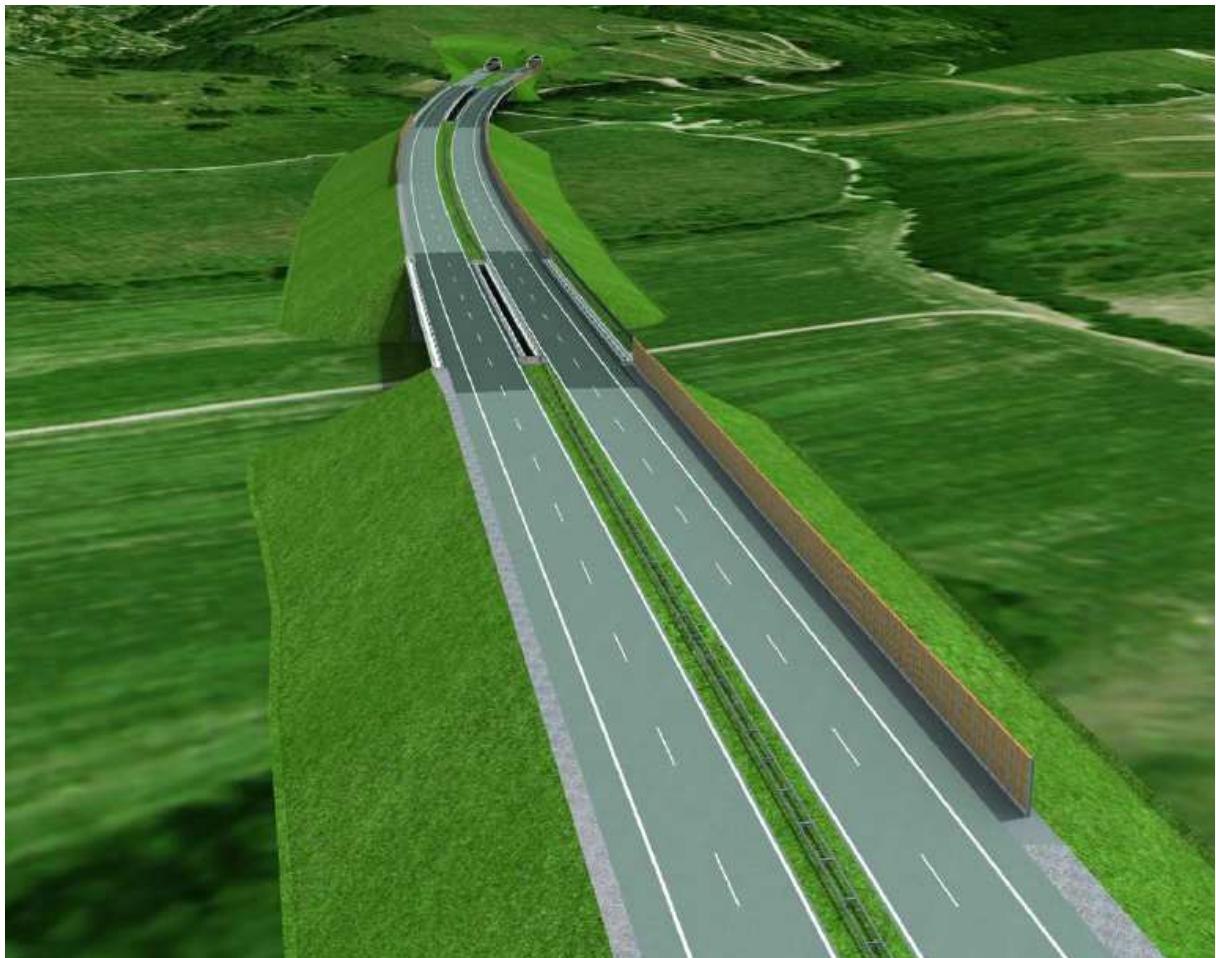
honov, poza letisko M.R. Štefánika a prepojiť medzi Vajnormi a Ivankou pri Dunaji na D1, alebo alternatívne viesť poza Tomášov, Novú Dedinku a pripojiť za Sencom medzi Boldogom a Čatajom (Rovinka – Blatné D1), ako je to spracované v návrhu BSK (Bridzik, august 2006, liste podpredsedu BSK zo dňa č. 16.05.2007, príloha č. 1).

Je možné uvažovať o prepojení D1 a D2 v ½ okruhu mesta (t. j. doplnenie alternatívy tunela Lamač – Rača do posudzovania), ako bolo už navrhnuté spolu s mapovým vyjadrením v spoločnom stanovisku obce Borinka a Marianka zo dňa 24.03.2007.

„Riešenie dopravy“ v Bratislave a zaťaženie nových lokalít nebude primeranou náhradou za zničené hodnotné územia – zo strany Rače (č. 2, 3), Borinky (č. 3) a Marianky (všetky varianty č. 2, 3, 7). Pritom, aj keď Marianka vo svojom ÚP ráta s diaľnicou, požadovala **zníženie nivelety pod úroveň terénu pri Marianke** (ako je to i vo variante č. 7 z druhej strany vo Vajnoroch) **a s maximálnym použitím ochranných prvkov na minimalizáciu negatívneho vplyvu** (požiadavku je i v spoločnom stanovisku oboch obcí z 24.05.2007).

I) b) Stanovisko k variantom predloženej dokumentácii k EIA

Predložené varianty vedenia diaľnice na západnej strane na vysokých násypoch 12 m predstavujú **neoddôvodniteľne hrubý necitlivý rozsiahly negatívny zásah do prírody**. Navrhované vedenie diaľnice na násypoch a mostoch po vyústení z portálov v Marianke vo všetkých predložených variantách nevratne znehodnotí prírodnú scenériu medzi Mariankou a Stupavou – v zmysle spracovaných vizualizácií.



Alternatíva 3 cez Borinku je z hľadiska ochrany prírody neakceptovateľná a navrhujeme ju z ďalších štúdií vylúčiť.

Navrhované riešenia predložené v EIA dokumentujú, že investor a spracovateľ sa neboli schopní vysporiadať s pripomienkami obcí Marianka, Borinka, Stupavy a mest. Časti Záhorská Bystrica, ktoré vyjadrili vo svojom stanovisku v roku 2007. V rámci dokumentácie pre EIA investor neponúkol žiadne varianty, ktoré by brali do úvahy uvedené jasne formulované pripomienky viacerých obcí a to aj napriek tomu, že na pripomienkach sa zhodli 4 rôzne samosprávy.

Vedenie diaľnice na násypoch je motivované jednostranným krátkodobým ekonomickým záujmom investora minimalizovať náklady na odvoz vyťaženú hlušinu pri razení tunela pričom negatívne dôsledky riešenia budú pretrvávajúť ďalších 600 rokov (spomínaná projektovaná životnosť stavby).

- Vyvýšenie diaľnice má okrem jedinej výhody, ktorou je jednorazová úspora nákladov na vývoz vyťaženej zeminu, rad závažných negatívnych dopadov pôsobiacich dlhodobo (niekoľko sto rokov):
- Závažné a trvalé zhoršenie kvality prírodného a životného prostredia dotknutých území.
- Zvýšenie diaľnice ako zdroja hluku nad okolitý terén, zvýši šírenie hluku, v dôsledku čoho okolité územie bude, pri rovnakej intenzite dopravy, trvalo zaťažované výrazne vyššími hladinami hluku.
- Vytvorenie dominantného rušivého krajínovotného prvku natrvalo poškodí súčasnú zachovalú prírodnú scenériu krajiny.
- Eliminuje potrebné využitie priľahlých území na rekreáciu a šport (napr. projekt "Zelené pľúca Bratislavy"). Dotknuté územie prestane slúžiť ako oddychová zóna nielen pre miestnych obyvateľov ale aj pre obyvateľov Bratislavy (je nepravdepodobné, že sa niekto pôjde prechádzať popri diaľničnom ťahu).
- Zabráni, prípadne iba výrazne obmedzí migráciu zvere. Fragmentácia územia spôsobí zníženie počtu jedincov schopných pandemického kríženia, čo zníži počet jedincov geneticke zdravej populácie viacerých druhov fauny pod kritickú hranicu (uvádza sa min. 500 jedincov). Zníženie počtu jedincov v populácii vedie ku postupnej genetickej degenerácii populácií s nízkym počtom jedincov. Územie je v súčasnosti pre faunu nepriechodné v priľahlých územiach už v súčasnosti vďaka absentujúcim ekoduktom na diaľnici D2. Pre ilustráciu na novovybudovanom juhovýchodnom obvode Viedne je na pomerne krátkom úseku vybudovaných 5 veľkých ekoduktov ! Ekodukty sú tiež budované v Maďarsku.
- Zníženie biodiverzity fauny a flóry v danom území.
- Zvýšený záber pôdy ako neobnoviteľného prírodného zdroja.
- Zhoršenie vodných cyklov

Pozdĺžny profil v úseku od km 16,929 (vzťahnutý na variant č. 2) až po západný portál v km 14,275 je vedený nad súčasným terénom v max. výške 13 m, čo vyvoláva aj neefektívne investície vo vybudovaní dvoch krížení s poľnými cestami s dĺžkou mostu 227 m v km 15,350 a 87 m v km 15,850. Obdobne sa nevyužíva súčasný reliéf terénu v km 17,864 na

vybudovanie nadjazdu na ceste Záhorská Bystrica – Stupava Mást a navrhované riešenie vyžaduje v km 17,864 most na diaľnici v dĺžke 33 m. Pri nami navrhovanom riešení podúrovňového vedenia diaľnice po križovatku so štátnou cestou na Stupavu, resp. posunutí západného portálu, nebude treba realizovať mosty na diaľnici v km 15,350 a 15,850.

Investor a spracovateľ, v dokumentácii pre EIA, nepredložili akceptovateľnú variantu pre dotknuté obce, a okrem jednostranných protihlukových stien nenavrhli variantu s adekvátnymi opatreniami na ochranu prírody.

Pokiaľ má byť D4 realizovaná, niektorou z predložených variant sme zásadne proti realizácii nultého obchvatu v území priameho dotyku s našou obcou.

V dokumentácii pre EIA chýba kvantifikácia negatívnych dopadov na prírodné a životné prostredie, pričom podľa našich informácií existujú rôzne metodiky.

II) a) Požiadavky na rozšírenie rozsahu hodnotenia v rámci EIA:

- Dopracovať oddôvodnenie opodstanenosti stavby zo širšieho pohľadu (výstavba logistických centier, alternatívne cesty dopravy), nakoľko pôvodný mestský okruh je prekategORIZOVANÝ na diaľnicu a má riešiť iné dopravné potreby.
- Doplniť oddôvodnenie umiestnenie diaľnice D4 medzi navrhovanými bodmi portálov Marianka, Rača.
- Do rozsahu hodnotenia doplniť aj dopady na životné prostredie počas stavby s uvedením ciest materiálu. Tieto by nemali zaťažovať súčasné dopravné komunikácie.
- Doplniť kvantifikáciu negatívnych dopadov na prírodné a životné prostredie podľa existujúcich metodík.

II) b) Požiadavky na novú variantu:

- **Doplniť novú variantu** vychádzajúcu z varianty 7 na východnej strane, **s podúrovňovým vedením ku križovatke so štátnou cestou v Stupave**. V prípade, že D4 nebude vedená podúrovňovo s umiestnením stavby nesúhlasíme.
- Doplniť variantu vedenia tunela pod Karpatami severnejšie, napr. v Lozorne aj v zmysle požiadaviek Bratislavského samosprávneho kraja. Uvedený variant sa môže ukázať vhodnejší pokiaľ primárnym účelom je vedenie diaľničnej tranzitnej dopravy.
- Doplniť variantu tunela pod Karpatmi so zaústením nultého okruhu v Lamači. Vzhľadom na výšku investície na nultý okruh vo výške 22 mld. SK, nikto reálne neočakáva vybudovanie mestského polokruhu so zaústením v Lamači súbežne s budovaním nultého okruhu. V dôsledku toho doprava z Dúbravky do Rače a diaľnicu, bude neustále prechádzať územím hlavného mesta. Nultý okruh v dôsledku vzdialenosti od Dúbravky nebude využívaný. Uvedený variant sa môže ukázať efektívnejší v prípade, že primárnym účelom stavby je odbremenenie mesta Bratislavy od dopravy. Dĺžka tunela so zaústením v Lamači je kratšia ako varianta 2 alebo varianta 7, pričom jej dopravná využitnosť je vyššia a zásah do prírody a životného prostredia Marianky, Stupava menší.

II) c) Požiadavky na vylúčenie variantu:

- Žiadame z rozsahu hodnotenia vypustiť variant 3, ktorý je z hľadiska ochrany prírody a životného prostredia neakceptovateľný.

.....
Viliam Bolgáč
starosta obce Marianka

Doručuje sa:

Ministerstvo životného prostredia SR, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie,
Námestie Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava

Kópia na vedomie:

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Bratislava
Ministerstvo životného prostredia SR, odbor ochrany prírody a krajiny, Bratislava
Krajský úrad v Bratislave
Krajský úrad životného prostredia v Bratislave
Obvodný úrad v Bratislave
Obvodný úrad životného prostredia v Bratislave
Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava
Hlavné mesto SR Bratislava
Mestská časť Bratislava – Devínska Nová Ves
Mestská časť Bratislava – Záhorská Bystrica
Mestská časť Bratislava – Rača
Mestská časť Bratislava – Vajnory
Bratislavský samosprávny kraj, Bratislava
Štátna ochrana prírody SR, Správa CHKO Záhorie, Malacky
Bratislavská vodárenská spoločnosť, Bratislava
Strana zelených Slovenska, Bratislava
Naturschutzbund NÖ, Alserstraße 21/1/5, 1080 Wien, Rakúsko

Príloha č.1. Spoločné stanovisko obcí z 30.4.2007

Národná diaľničná spoločnosť

Ing. Igor Choma - GR
Mlynské Nivy 45
821 09 Bratislava

Dňa 17.04.2007

Vec: Spoločné vyjadrenie k návrhom technickej štúdie diaľnice D4 Bratislava (D1 križovatka Ivanka pri Dunaji – sever) – Stupava (cesta I/2)

Obecné zastupiteľstvá obce Marianka, Borinka, mestkej časti Záhorská Bystrica a Stupavy Vám predkladajú **spoločné stanovisko** k alternatívam technického riešenia diaľnice D4 Bratislava, spájajúcej tunelom pod Karpatmi západný a východný okraj Bratislavy s napojením na diaľničný systém, ktoré boli prezentované dňa 13.03.2007 v Bratislave Vašou projektovou kanceláriou **HBH**.

Katastre dotknutých obcí na západnej strane vyústenia diaľnice z tunela, predstavujú oblasť s najzachovalejším životným prostredím a prírodou s hojným výskytom zveri v blízkom okolí Bratislavy. Táto oblasť poskytuje výborné príležitosti pre rozvoj bývania rekreačno-vidieckeho charakteru. V tejto oblasti sa vyskytuje veľký počet chránených aj nechránených druhov fauny a flóry s vysokým počtom srnčej zveri, bažantov ale aj dravých vtákov, škovránkov a bioindikátorov zdravého životného prostredia. V posledných rokoch sa do tejto oblasti presťahoval veľký počet obyvateľov Bratislavy hľadajúci únik pred zhoršeným životným prostredím v Bratislave, čoho dôkazom je aj, po dlhom období prvý, pokles počtu obyvateľov Bratislavy, a to pokles zhruba o 50 tis.

Z horeuvedených dôvodov samosprávy našich obcí, mesta a mestskej časti pracujú na projekte „Zelené pľúca Bratislavy“. Tento projekt je zameraný na vybudovanie významnej rekreačnej oblasti so zachovaním vidieckeho charakteru bývania v tesnom styku s prírodou za dodržania princípov trvalo udržateľného rozvoja, s rozvojom rekreačných a športových aktivít v blízkosti Bratislavy. Na realizáciu projektu samosprávy obcí v dotknutej oblasti pripravujú projekty na čerpanie financií zo štrukturálnych fondov EU. Vybudovanie diaľnice D4, a to podľa akéhokoľvek z prezentovaných technických riešení, ohrozuje úspešnú realizáciu projektu „Zelené pľúca Bratislavy“.

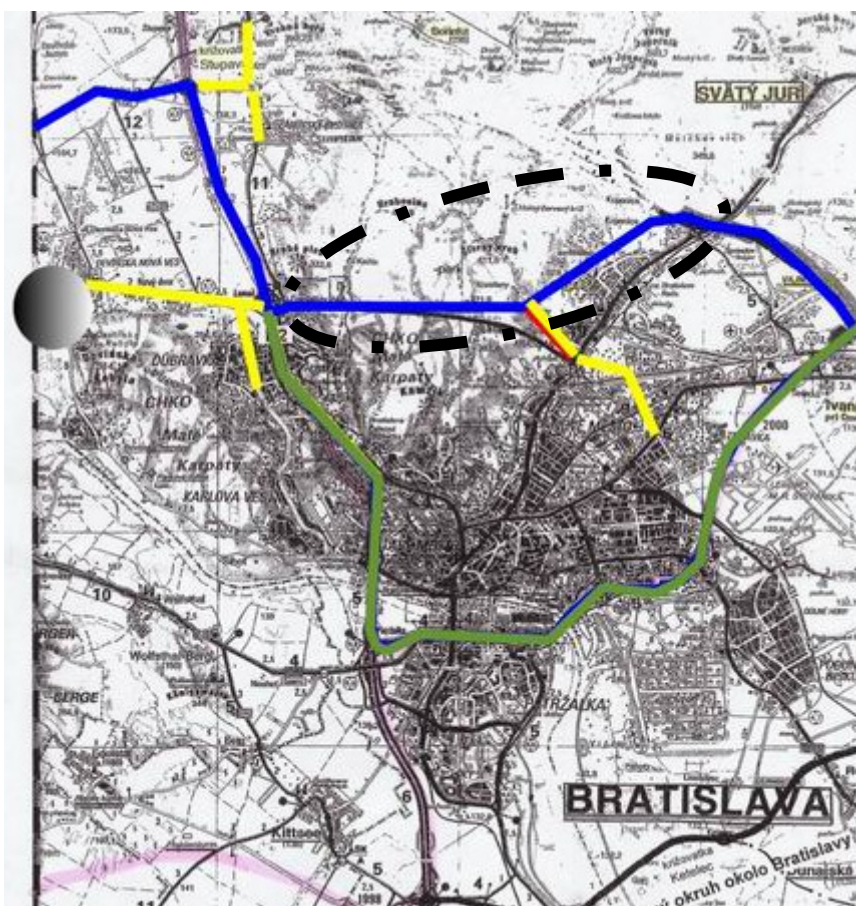
V uvedenej oblasti sa nachádzajú chránené oblasti NATURA 2000, v evidencii Európskej komisie ako aj CHKO Malé Karpaty.

Odporúčame zosúladiť investičných zámerov so zákonmi Slovenskej Republiky o ochrane prírody a krajiny č.287/1994 Zbierky zákonov z 23. augusta 1994 ako aj Vyhláškou č. 138/2001 z 30. marca 2001 o chránenej krajinej oblasti Malé Karpaty ako aj ambicióznou obnovenou Európskou stratégiou SDS pre rozšírenú Európu, odvodenú on Getenburskej stratégie z roku 2001, Life+ a pravidlami ochrany oblastí NATURA 2000.

Chápeme aj potrebu riešenia dopravného odbremenenia Bratislavy od tranzitnej dopravy a potrebu diaľničného prepojenia.

Žiadame o:

- 1) Doplnenie alternatívy tunela LAMAČ-RAČA, kombinujúceho vstup na západnej strane v Lamači v mieste projektovaného ½ okruhu, s opačným portálom v mieste súčasného návrhu, ktoré umožní napojenie na diaľnicu Bratislava-Trnava. Žiadame o zahrnutie tejto alternatívy do EIA. Bližšie v bode 4.
- 2) Vypustenie variant s vedením diaľnice na území Borinky (3 a 5) a nezahrnutie týchto alternatív ani do stupňa EIA. Bližšie v bode 5
- 3) Pri ostatných variantách žiadame o posunutie portálu smerom západne o 800 metrov a jeho zníženie o 2 m pod úroveň terénu, a predĺženie tunelovej rúry v dĺžke 800 m s vrstvou zeminou zhruba min. 1 m a vegetačným pokryvom. Bližšie v bode 6.
- 4) TUNEL LAMAČ – RAČA



½ okruh je súčasťou návrhu Územného plánu Bratislavy, variante II (nultý okruh je v III variante).

Dĺžka tunela je rovnaká alebo kratšia ako pri iných alternatívach, investičné ani prevádzkové náklady nie sú vyššie ako pri ostatných alternatívach.

Dopravné využitie tunela, vďaka bližšiemu umiestneniu k Bratislave, je výrazne vyššie. Táto alternatíva obsluží aj dopravu z Devínskej Novej Vsi, Dúbravky a Lamača, ktorá v prípade pôvodných variant by zostala smerovaná cez stred mesta, čím prispeje k zníženiu zaťaženia životného prostredia Bratislavy.

Dopravu z diaľnice D1 je možné napojiť priamo v Lamači. Dopravu z Marchegu je možné obslužiť cez napojenie na diaľnicu D1 pri Záhorskej Bystrici.

Dopravné zaťaženie diaľnice D1 do ČR je po rozdelení Československa nízke, dopravné zaťaženie zo strany Rakúska cez Marcheg nie je jasné.

Dopady na životné prostredie, sociálny rozvoj oblastí na západnej strane je minimalizovaný.

Nedochádza ku kolízii s Územím Natura2000, čo zachová možnosť čerpania fondov z EÚ.

Je možné výhľadovo napojiť vyústenie v rámci plánovaného polokruhu Bratislavy, s využitím veľkej časti tunela a tým výraznou úsporou investícií mesta Bratislava pri riešení severného obchvatu Bratislavy.

Vyvolanou investíciou je vybudovanie nových privádzačov z diaľnice D1 v Lamači na D4. Po dobudovaní prípojky z Dúbravky by dopravne využila tento tunel aj doprava z Dúbravky a Devínskej Novej vsi.

5) VYLÚČENIE ALTERNATÍV DIALNICE D4 VEDÚCEJ CEZ BORINKU.

Vedenie diaľnice úzkym koridorom údolia Borinky neposkytuje žiadne možnosti ochrany obyvateľov, životného prostredia a území Natura2000 pred hlukom a exhalátmi z diaľnice a prerušuje migračné cesty zvere.

Výstavba diaľnice vo variantnom riešení č. 3 a 5 nie je v súlade s územnoplánovacou dokumentáciou obce Borinka a nevychádza ani z nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 20/2003, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 64/1998 Z. z., ktorým sa vyhlasuje záväzná časť územného plánu veľkého územného celku Bratislavský kraj v znení nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 336/2001 Z. z.).

V tejto fáze konania upozorňujeme na nasledovné skutočnosti a riziká, ktoré vzniknú výstavbou a prevádzkou diaľnice. Navrhovaná výstavba a prevádzka diaľnice vo variantnom riešení č. 3 a 5:

- nezachováva bezpečnú vzdialenosť výstavby od intravilánu obce z hľadiska ochrany zdravia obyvateľstva, civilnej ochrany, eliminovania vzniku mimoriadnych udalostí (havárií atď.) a ohrozenia vodných zdrojov (zdroje pitnej vody);
- bude mať vplyvom hluku a emisií z dopravy negatívny vplyv na zdravie obyvateľov a životné prostredie obce, enormne zvýši prašnosť počas výstavby aj prevádzky diaľnice (za nevyhnutné považujeme odborné stanovisko inštitúcií spadajúcich pod Ministerstvo zdravotníctva SR a Ministerstvo životného prostredia SR);
- **prinesie devastáciu prírodného a životného prostredia a krajinnno-estetických prvkov celej jednej obce a jej okolia**
- znamená veľký záber pozemkov, zníženie ich ceny a celkového majetku obyvateľov,
- obmedzí ďalší rozvoj obce až po vysídľovanie

- zasiahne do inundačného pásma vodného toku nad obcou, čím môže dôjsť k povodniam s následkom ohrozenia majetku občanov a obce;
- bude mať závažný negatívny vplyv na chránené územia v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov: na Prírodnú rezerváciu (PR) Pod Pajštúnom, PR Strmina, CHKO Malé Karpaty, ako aj súvislú európsku sústavu chránených území Natura 2000 (Chránené vtáčie územie Malé Karpaty a Územie európskeho významu Homolské Karpaty). Podotýkame, že Slovenská republika sa zaviazala voči Európskej únii chrániť tieto územia, ktoré by boli variantmi 3 a 5 významne ohrozené;
- bude mať závažný negatívny vplyv na prvky Územného systému ekologickej stability (ÚSES), biotopy, na migráciu a život živočíchov v území, krasové javy Borinského krasu (napr. vplyvom údržby a prevádzky vozovky, solením, rozširovaním invázných druhov, únikmi pohonných hmôt a mazív, atď.);
- zastaví ďalší rozvoj turistického ruchu v oblasti s významnými kultúrno-historickými pamiatkami: Medené Hámre, hrad Pajštún, zrúcanina Dračieho hrádka), zničí zázemie pre rekreačné využitie, a športovanie v doline Stupavského potoka, lesný komplex „plúca Bratislavy“, využívaný na zimnú a letnú turistiku, možnosti pre agroturistiku, bežkovanie, rozvoj cyklistických trás, ktoré sú podporené projektom financovaným v rámci programu PHARE a pod.

Vzhľadom k uvedenému sa domnievame, že varianty č. 3 a 5 sú natoľko nevýhodné zo všetkých naznačených hľadísk, že žiadame aby boli vylúčené z ďalších stupňov posudzovania vhodnosti alternatív EIA a pod.

Rozpracovávanie týchto variant považujeme za nehospodárne vynakladanie verejných prostriedkov.

6) ZNIZENIE PORTÁLU, PREDĹŽENIE TUNELOVEJ RÚRY A ZAZELENENIE

Umiestnenie portálu v uvedenej výške a vedenie telesa diaľnice na vysokom násype znásobujú negatívne dopady na celú oblasť. Znižujú účinnosť a vopred zvyšujú investičné náklady akýchkoľvek protihlukových opatrení. Zároveň diaľnica prerušuje migračné cesty zvere a ničí vidiecky charakter oblasti.

Obec Marianka listom svojho starostu vyjadrila požiadavku predĺženia tunelovej rúry a vegetačného prekrytia už v roku 2005, pričom sa toto stanovisko pri spracovaní alternatív nezohľadnilo. Žiadame o vysvetlenie prečo táto požiadavka nebola pri spracovaní alternatív braná do úvahy.

Vysoké umiestnenie portálu zohľadňuje záujem zníženia investičných nákladov s cieľom vytvorenia priestoru na lacné uskladnenie vyťaženej horniny a skrátenie dĺžky tunela, **ovšem** ale na úkor všetkých ostatných negatívnych dopadov na krajinu.

Posunutie portálov západným smerom a predĺženie tunelovej rúry je jednoznačnou a nemennou požiadavkou v prípade realizácie alternatív s portálom pri Marianke.

Alternatívy s vedením tunela so zvýšeným umiestnením portálu nie sú zahrnuté v územnoplánovacej dokumentácii obce Marianka.

7) ZAPUSTENIE TELESIA DIAĽNICE DO TERÉNU

Z hľadiska ochrany okolia pred hlukom žiadame zapustenie telesa diaľnice v oblasti, kde nie je vedená v predĺženej tunelovej rúre na oboch stranách Karpát pod úroveň terénu, tak aby sa vytvorila prirodzená protihluková bariéra, obdobne ako sa realizoval posledný východný obchvat Viedne.

8) VEGETAČNE PRECHODY PRE MIGRÁCIU ZVERE

Z hľadiska zachovania migračných ciest zveri žiadame vybudovanie vegetačných prechodov pre migráciu zvere každých 500 až 800 m. Kolízie so zverou sú príčinou aj smrteľných nehôd (D1).

Ziadame, aby investor (Národná diaľničná spoločnosť, a.s.) prostredníctvom projektovej kancelárie HBH Projekt, s.r.o. hľadali najvhodnejšie riešenia v zmysle zákonov Slovenskej Republiky o ochrane prírody a krajiny č.287/1994 Zbierky zákonov z 23. augusta 1994 ako aj Vyhláškou č. 138/2001 z 30. marca 2001 o chránenej krajinej oblasti Malé Karpaty ako aj ambicióznou obnovenou Európskou stratégiou SDS pre rozšírenú Európu, odvodenú on Getenburskej stratégii z roku 2001, Life+ a pravidlami ochrany oblastí NATURA 2000 ako aj Stavebného zákona a jeho úvodných paragrafov o potrebe zachovania „trvalo udržateľného rozvoja“ s elimináciou jednostrannej orientácie na minimálne investičné náklady bez komplexného zváženia celospoločenských dopadov na všetky zložky spoločnosti.

Žiadame o:

- **Porovnanie dopravnej využiteľnosti alternatívy LAMAČ-RAČA s alternatívami Marianka-RAČA a zaradenie tejto alternatívy do EIA a vypustenie alternatív vedenia D4 povrchovo cez Borinku.**
- **Posúdenie dopadov na sociálny rozvoj, životné prostredie a trvalo udržateľný rozvoj vrátane bezpečnostných aspektov.**
- **Komplexné vyhodnotenie všetkých dopadov v rámci platných metodík.**

Nebola nám poskytnutá technická dokumentácia na vyjadrenie v dostatočnom predstihu, preto nie je možné vyjadriť sa v rozsahu a kvalite, ktorú si závažnosť problematiky vyžaduje.

Naše vyjadrenie považujte vzhľadom na závažnosť problematiky za čiastkové. Bude doplnené o odborné stanoviská dotknutých profesií po tom, ako nám bude dodaná písomná a grafická dokumentácia vrátane technických podkladov.

S pozdravom

Viliam Bolgáč, starosta obce Marianka

Milan Maxian, starosta obce Borinka

Vladimír Kubovič, starosta mestskej časti Záhorská Bystrica

Ján Beleš, primátor mesta Stupava

Doručuje sa:

1. Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava
2. Ministerstvo dopravy pôšt a telekomunikaácií
3. Magistrát mesta Bratislavy, primátor p. Ďurkoveký
4. Vyšší územný celok, župan p. Bajan

Na vedomie:

HBH Projekt, spol. s.r.o., Kabátnikova 5, 602 00 Brno, ČR
Miestny úrad Rača
Miestny úrad Vajnory