
Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever

**Správa o hodnotení vplyvov na životné
prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.**

**Štúdia komplexného riešenia automobilovej dopravy
v dotknutom území Bratislavy a vybraných obcí
v Bratislavskom kraji**

Príloha č.1

OBSAH

1. Úvod	2
2. Charakteristika súčasného stavu.....	3
3. Analýza dopravných vzťahov	9
3.1 Širšie dopravné vzťahy	9
3.2 Lokálne dopravné vzťahy.....	15
4. Diaľnica D4 Jarovce – Ivanka sever.....	17
4.1 Prognóza dopravy a kapacitné posúdenie	17
4.2 Nulový variant	25
5. Záverečné zhodnotenie	27
6. Prílohy	28

1. ÚVOD

Diaľničná sieť na Slovensku predstavuje nosnú dopravnú sieť, ktorá sa postupom výstavby čoraz viac dopĺňa a homogenizuje. Diaľničná sieť je zároveň súčasťou európskych dopravných ťahov a jej realizácia priamo súvisí s koncepcnými dokumentmi a vládnymi dohodami na štátnej, medzištátnej a aj európskej úrovni. Navrhovaná diaľnica D4 v úseku Jarovce – Ivanka sever predstavuje dopravné prepojenie existujúcich diaľničných ťahov D1 a D2 v Bratislavskom kraji v južnej a východnej časti od hl. m. SR Bratislavy. Riešené územie je z hľadiska dopravných vzťahov a väzieb veľmi komplikované a náročné. Vzhľadom na prudký rozvoj spádového územia a neustále sa meniace aktivity a funkcie v tomto mimoriadne atraktívnom území v blízkom okolí hlavného mesta Bratislavy je stanovenie dopravných požiadaviek a prepojenie na existujúci komunikačný systém v riešenom území náročná a zložitá úloha.

Úlohou predmetného dopravného – inžinierskeho prieskumu bolo v zmysle požiadaviek objednávateľa a na základe analýzy záujmového územia vrátane medzinárodných väzieb aktualizovať dopravné zaťaženie dotknutej cestnej siete, dopravné vzťahy v spádovom území a zohľadniť v čo najväčšej možnej miere nové súvislosti a požiadavky záujmového územia a dopravných väzieb v ňom.

Dopravno – inžinierska analýza a z nej vyplývajúce dopravné – inžinierske podklady pôvodných troch variantov (okrový, modrý a červený) bola spracovaná v Technickej štúdii (TŠ) „Diaľnica D4, križovatka Jarovce na diaľnici D2 – križovatka Senec na diaľnici D1“ vypracovanej spol. Pragoprojekt a Alfa 04 a.s. v roku 2005. V rámci ďalšej prípravy predmetného investičného zámeru bol Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR definovaný koridor diaľnice D4 v trase červeného variantu, ktorý je identický s tzv. nultým dopravným okruhom Bratislavy, ktorý je definovaný aj v územnoplánovacej dokumentácii hlavného mesta SR.

Po podrobnom preskúmaní záujmového územia, identifikovaní problémových lokalít a reálnom zvážení možností vedenia trasy diaľnice D4 v rámci ďalšej prípravy bolo na základe požiadaviek objednávateľa vypracovaných viacero technických štúdií, ktoré analyzovali a riešili komplikované a problémové vzťahy v riešenom území. Riešenie vedenia diaľnice D4 v úseku Jarovce – Ivanka, sever sa konkretizovalo v nasledovných technických dokumentáciách :

- Ø **Technicko – dopravné vzťahy D1, D4 a I/61**, september 2007, technická štúdia riešila dopravné vzťahy a technické opatrenia navrhovanej diaľnice D4 v priamej väzbe na existujúce cestné komunikácie - diaľnicu D1 a cestu I/61.
- Ø **Diaľnica D4, úsek Jarovce – Ivanka sever „Optimalizácia umiestnenia križovatiek na D4“**, december 2007, technická štúdia riešila možné variantné riešenie vedenia diaľnice D4 vo vzťahu k optimalizácii križovatiek a prepojeniu diaľnice D4 na existujúcu cestnú a diaľničnú sieť. Súčasne s TŠ bol spracovaný Zámer EIA podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na ŽP.
- Ø **Štúdia realizovateľnosti a účelnosti pre ťah D4, Bratislava Jarovce – Ivanka sever - Stupava juh – št.hranica SR/RR**, september 2009, technická štúdia riešila v zmysle pripomienok uvedených v rozsahu hodnotenia určeného podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na ŽP vydaného MŽP SR možné modifikácie variantov vedenia trasy diaľnice D4.

Na základe vyššie uvedeného je možné konštatovať, že v rámci skúmania vedenia možných variantov diaľnice D4 sa riešilo niekoľko variantov a ich modifikácií vrátane variantu s tunelom pod riekou Dunaj vo vybranom koridore. V zmysle rozsahu hodnotenia určeného podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na ŽP vydaného MŽP SR boli pre podrobnejšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti určené okrem nulového variantu nasledovné dva varianty :

- **Variant C (červený)**, ktorý je prevzatý z TŠ „Štúdia realizovateľnosti a účelnosti pre ťah D4, Bratislava Jarovce – Ivanka sever – Stupava juh – št. hranica SR/RR“.
- **Variant E (zelený)**, ktorý je prevzatý z TŠ „Štúdia realizovateľnosti a účelnosti pre ťah D4, Bratislava Jarovce – Ivanka sever – Stupava juh – št. hranica SR/RR“.

Obidva varianty majú po rovnakom bode napojenia v križovatke Jarovce rozdielnu trasu od začiatku úseku až po križenie s existujúcou cestou I/63 v smere Bratislava – Šamorín – Dunajská Streda v cca 11,300 km v smere staničenia D4. Od staničenia v 11,300 km až po koniec úseku v mimoúrovňovej križovatke „Ivanka sever“ je opäť trasa oboch variantov zhodná. Z dopravného – inžinierskeho hľadiska táto skutočnosť nemá podstatný vplyv na dopravné vzťahy a prerozdelenie dopravného zaťaženia na jednotlivých medzikrižovateľných úsekoch diaľnice D4.

Podstatný vplyv na prerozdelenie dopravy na medzikrižovateľných úsekoch diaľnice D4 má skutočnosť, že v rámci prípravy rýchlostnej cesty R7 MDPT SR definovalo variant C (zelený) a tým je stanovený bod napojenia – mimoúrovňová križovatka „Rovinka“ a trasa rýchlostnej cesty R7, úsek Bratislava – Dunajská Lužná. Súčasne sa vo výhlade počíta s dopravným prepojením Bajkalskej ul. na diaľnicu D4 prostredníctvom mimoúrovňovej križovatky „Ketelec“. Vytvoril by sa tak ďalší vstup do Bratislavy, ktorý by dopravne odľahčil kapacitne problémový ťah cesty I/63 – Ul. svornosti. V tejto súvislosti sú dopravné – inžinierske podklady spracované pre stav bez vybudovania investície (nulový) a stav s vybudovaním investície (Variant C a E). Pri stave s vybudovaním investície (Variant C a E) sa uvažuje s bodom napojenia R7 v križovatke „Rovinka“ (Variant C rýchlostnej cesty R7 – zelený) a s bodom napojenia miestnej komunikácie – predĺženie Bajkalskej ul. v križovatke „Ketelec“.

Na základe pripomienky uvedenej v rozsahu hodnotenia určeného podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na ŽP vydaného MŽP SR a vzhľadom na neustály rozvoj územia obcí Ivanka pri Dunaji, Zálesie, Malinovo a Most pri Bratislave sa vo výhlade uvažuje s dopravným prepojením navrhovanej diaľnice D4 a existujúcej cestnej siete (s cestou III/0614) privádzačom „Zálesie“. Časový horizont vybudovania privádzača „Zálesie“ sa uvažuje do roku 2020 a mal by byť napojený na diaľnicu D4 prostredníctvom mimoúrovňovej križovatky.

Medzi mimoúrovňovými križovatkami Rovinka a Most pri Bratislave sa vo výhlade počíta s umiestnením mimoúrovňovej križovatky, ktorá bude dopravne napájať v budúcnosti plánovanú rýchlostnú cestu na diaľnicu D4.

Časové horizonty prognózy dopravy sú stanovené na roky 2015, 2020, 2030 a 2040 pričom smerodajné obdobie sú roky 2020, 2030 a 2040 v priamej väzbe na spustenie predmetného úseku diaľnice D4 do prevádzky po roku 2015.

2. CHARAKTERISTIKA SÚČASNÉHO STAVU

Jedným z najdôležitejších krokov predkladanej správy o hodnotení vplyvov je celková charakteristika súčasného stavu v dotknutom území v kontexte širších vzťahov, existujúcich väzieb a rozvojových aktivít. Predmetná analýza sa zaoberá územím, ktoré je vymedzené hranicami hl. mesta SR Bratislavou, štátnou hranicou medzi SR, Rakúskom, Maďarskom v priamej väzbe na št. hranicu s Českou republikou. Územie je ďalej vymedzané na juhu medzi Bratislavou a Šamorínom, na východ územím po Senec a na sever územím po Kúty a Holíč.

Dotknuté územie má niekoľko rozhodujúcich funkcií :

- ide o územie hlavného mesta SR Bratislavy a jeho širšieho okolia,
- ide o územie, ktoré má najvyšší hospodársky potenciál v SR,
- ide o územie, ktoré svojou produktivitou a výkonnosťou dosahuje priemer štátov EÚ,
- ide o územie, ktoré je súčasťou Stredoeurópskeho euroregiónu a metropolitného regiónu Viedeň – Bratislava,
- ide o územie, ktoré je veľmi výrazne poznačené zmenami v spôsobe života obyvateľstva,
- ide o územie, kde vysoký objem dennej automobilovej dopravy tvorí denná dochádzka do hlavného mesta,
- ide o územie, ktoré je zdrojom a cieľom veľkého počtu jazd motorovými vozidlami a súčasne aj prejazdu značného množstva ťažkej tranzitnej dopravy.

Všeobecne Bratislavský kraj má excentrickú polohu v juhozápadnej časti SR a zároveň má veľmi výhodnú polohu v rámci Stredoeurópskeho regiónu.

Bratislavský kraj má rozlohu 2 052 km² a je najmenší na Slovensku. Svojou rozlohou zaberá 4,2 % celého územia SR. V roku 2004 dosiahol Bratislavský kraj 601 132 obyvateľov, čo predstavuje 11,2 % z celkového počtu obyvateľov na Slovensku. V kraji je najvyššia hustota osídlenia v SR, ktorá dosiahla hodnotu 292,9 obyvateľov na km². V rámci kraja má najvyššiu hustotu osídlenia hlavné mesto SR Bratislava a to 1 160,5 obyvateľov na km².

Bratislavský kraj má okrem hlavného mesta tri okresy : Malacky, Pezinok a Senec. V kraji je celkovo 73 sídiel, z toho je 7 miest. Bratislavský kraj dosahuje najvyšší stupeň urbanizácie v rámci Slovenska a až 83,7 % obyvateľov žije v mestách.

V nasledujúcich prehľadoch sú uvedené základné informácie o dotknutom území v porovnaní so SR.

Základné informácie o Bratislavskom kraji a jeho okresoch

tab.č.2.1

	Rozloha v km ²	Obyvateľstvo k 31.12. 2002	Hustota osídlenia obyv/km ²	Počet sídiel	Stupeň urbanizácie
Slovenská republika	49 034	5 379 161	109,7	2 891	56,0
Bratislavský kraj	2 053	599 736	292,1	73	83,7
Bratislava mesto*	368	427 049	1 160,5	17	100,0
Okres Malacky	950	64 966	63,4	26	39,9
Okres Pezinok	376	54 723	145,5	17*	62,8
Okres Senec	360	52 998	147,2	29	27,9

* mestské časti Bratislavy

Vývoj počtu obyvateľov v Bratislavskom kraji a jeho okresoch

tab.č.2.2

	1970	1980	1991	2001
Slovenská republika	4 537 290	4 991 168 (1,10)	5 274 335 (1,06)	5 379 455 (1,02)
Bratislavský kraj	459 975	543 800 (1,18)	606 351 (1,11)	599 015 (0,98)
Bratislava mesto	305 932	380 259 (1,24)	442 197 (1,16)	428 015 (0,97)
Okres Malacky	59 101	63 086 (1,07)	62 205 (0,98)	64 354 (1,04)
Okres Pezinok	48 546	50 982 (1,05)	52 078 (1,02)	54 164 (1,04)
Okres Senec	46 396	49 473 (1,07)	49 871 (1,00)	51 825 (1,04)

Pozn. Údaje uvedené v zátvorkách predstavujú vývoj počtu obyvateľov medzi jednotlivými sčítaniami ľudu.

Zaznamenaný úbytok obyvateľov v hlavnom meste a prírastok v jeho okolitých okresoch dokumentuje presídľovanie obyvateľov z mestských sídlisk do malých miest alebo obcí okolo hlavného mesta SR Bratislavy. V jednotlivých okresoch kraja bol zaznamenaný prírastok počtu obyvateľov, z toho najvyšší v okrese Senec.

Demografická štruktúra obyvateľstva v Bratislavskom kraji a jeho okresoch

tab.č.2.3

	Predproduktívny vek (%)	Produktívny vek (%)	Poproduktívny vek (%)	Typ populácie	Celkový prírastok na 1000 obyv. v roku 2002
Slovenská republika	18,13	63,49	19,68	Regresívny	0,04
Bratislavský kraj	14,46	65,92	19,62	Regresívny	1,16
Bratislava mesto	13,49	66,30	20,21	Regresívny	- 2,45
Okres Malacky	17,11	65,04	17,85	Regresívny	6,57
Okres Pezinok	16,74	65,42	17,84	Regresívny	8,01
Okres Senec	16,61	64,43	18,96	Regresívny	16,74

Pri celkovom hodnotení je potrebné zdôrazniť, že ukazovatele týkajúce sa hospodárskej produkcie v území sú vo svojich hodnotách výrazne vyššie ako je priemer Slovenska. Rovnako aj miera nezamestnanosti v území je nižšia a v Bratislavskom kraji veľmi nízka a porovnateľná s vyspelými európskymi krajinami.

V dôsledku silného demografického a ekonomického potenciálu v Bratislavskom kraji nastáva významný rast priamych zahraničných investícií (PZI). V nasledujúcom prehľade uvádzame ich vývoj a podiel v rámci SR.

Priame zahraničné investície (PZI) v Bratislavskom kraji

tab.č.2.4

	1999	2000	2001	2002	2003	2004*
PZI v mil. Sk	57 082	99 068	146 484	224 663	245 040	259 925
Podiel PZI na SR (%)	59,4	55,9	62,5	71,3	70,4	69,8

* stav k 30.9. 2004

Osobitné postavenie a význam v Bratislavskom kraji má hlavné mesto SR Bratislava. V nasledujúcom prehľade uvádzame základné charakteristiky v rámci jednotlivých okresov Bratislavy.

Základné informácie o Bratislave a jej okresoch

tab.č.2.5

	Rozloha v km ²	Obyvateľstvo k 31.12. 2002	Hustota osídlenia obyv./km ²	Počet mestských častí	Stupeň urbanizácie
Bratislava spolu	368	427 049	1 160,5	17	100,0
Bratislava I.	10	43 977	4 398	1	100,0
Bratislava II.	92	107 991	1 174	3	100,0
Bratislava III.	75	61 606	821	3	100,0
Bratislava IV.	97	93 116	960	6	100,0
Bratislava V.	94	120 359	1 280	4	100,0

Demografická štruktúra obyvateľstva v Bratislave a jej okresoch

tab.č.2.6

	Predproduktívny vek (%)	Produktívny vek (%)	Poproduktívny vek (%)	Typ populácie	Celkový prírastok na 1000 obyv. v roku 2002
Bratislava spolu	13,49	66,30	20,21	Regresívny	- 2,45
Bratislava I.	11,59	59,79	28,62	Regresívny	- 11,82
Bratislava II.	13,92	60,86	25,22	Regresívny	- 0,98
Bratislava III.	12,80	60,21	26,99	Regresívny	1,92
Bratislava IV.	16,63	63,96	19,41	Regresívny	1,33
Bratislava V.	11,72	78,50	9,78	Stagnujúci	- 5,46

Pri analýze dotknutého územia si podrobnejšiu informáciu o meste a obciach vyžaduje aj okres Senec v ktorom dotyku sa nachádzajú významné diaľničné križovatky diaľnice D4.

Vývoj počtu obyvateľov za posledných 10 rokov podľa Sčítania obyvateľstva

tab.č.2.7

Okres Senec – názov sídla	Počet obyvateľov 1991	Počet obyvateľov 2001	Vývoj 2001/1991
Chorvátsky Grob	1 571	1 587	1,01
Blatné	1 318	1 398	1,06
Igram	574	534	0,93
Kaplna	736	703	0,96
Čataj	919	955	1,04
Ivanka pri Dunaji	4 716	4 989	1,06
Bernolákovo	4 477	4 627	1,03
Veľký Biel	2 118	2 163	1,02
Zálesie	654	750	1,15
Most pri Bratislave	1 494	1 555	1,04
Malinovo	1 289	1 349	1,05
Rovinka	1 216	1 274	1,05
Dunajská Lužná	2 735	2 932	1,07
Kalinkovo	849	890	1,05
Hamuliakovo	768	945	1,23
Miloslavov	707	864	1,22
Tomášov	2 015	2 052	1,02

Vlky	367	399	1,09
Nová Dedinka	1 571	1 626	1,04
Hrubý Šúr	607	634	1,04
Tureň	846	842	0,99
Senec (mesto)	14 357	14 673	1,02
Reca	1 222	1 239	1,09
Hurbanova Ves	190	228	1,20
Kostolná pri Dunaji	479	458	0,96
Kráľova pri Senci	1 365	1 395	1,02
Hrubá Borša	315	360	1,14

Pozn. Údaje sú z Celoslovenského sčítania obyvateľstva (SO) v rokoch 1991 a 2001

Vývoj počtu obyvateľov za posledných 10 rokov podľa SO

tab.č.2.8

Okresy Bratislavy	Počet obyvateľov 1991	Počet obyvateľov 2001	Vývoj 2001/1991
Bratislava I.	49 018	44 798	0,91
Bratislava II.	112 419	108 139	0,96
Bratislava III.	64 485	61 418	0,95
Bratislava IV.	84 323	93 058	1,10
Bratislava V.	131 950	121 259	0,92

Vývoj počtu obyvateľov za posledných 10 rokov podľa SO

tab.č.2.9

Dotknuté mestské časti Bratislavy	Počet obyvateľov 1991	Počet obyvateľov 2001	Vývoj 2001/1991
Jarovce	1 124	1 199	1,07
Rusovce	1 759	1 922	1,09
Čunovo	816	911	1,12
Rača	20 784	20 172	0,97
Vajnory	3 384	3 828	1,13
Slovnaft, Lužné Lesy	744	716	0,96
Vrakuňa	18 201	18 386	1,01
Podunajské Biskupice	21 087	19 749	0,94

Požiadavky na dopravnú infraštruktúru do značnej miery ovplyvňujú aj širšie vzťahy, pričom od 1. mája 2004 sa stalo Slovensko členom Európskej únie. Vstupom do EÚ sa Slovensko pripojilo k najväčšiemu ekonomickému zoskupeniu na svete a prihlásilo sa k rešpektovaniu základných pravidiel jeho fungovania. Dôležitou súčasťou dynamického vývoja je aj spolupráca na regionálnej úrovni, kde sa na základe geografických, historických a spoločenských väzieb vytvárajú euroregióny, ktoré úzko spolupracujú a fungujú.

Ako veľmi silne spolupracujúcim regiónom sa ukazuje Stredoeurópsky, kde spolu kooperujú oblasti Juhomoravského kraja, maďarská župa Győr – Mosson – Sopron – Dolné Rakúsko, Burgenland a Viedeň. Zo Slovenska sa spolupráca týka Bratislavského a Trnavského kraja. V tomto euroregióne žije viac ako 4,5 mil. obyvateľov. Hospodársky sa toto zoskupenie ukazuje byť silným a perspektívnym. Samotná os Viedeň – Bratislava – Győr (resp. Budapešť) je zaujímavým územím z hľadiska mnohých európskych inštitúcií a investorov. Jadrovým územím regiónu je územie Bratislavského kraja, v ktorom dominantné postavenie má

mesto Bratislava. Metropolitný región je priestorom potenciálneho ekonomického rozvoja medzinárodného významu.

Nasledujúci prehľad je prevzatý z podkladovej štúdie OECD, ktorý uvádza základné charakteristiky metropolitného regiónu.

Základné charakteristiky

tab.č.2.10

Región	Rozloha (km ²)	Počet obyvateľov k roku 2001	Hustota osídlenia (obyv./km ²)
Rakúsko	83 858,0	8 032 557	96
Viedenský región (jadro)	6 405,0	2 276 774	355
Viedeň - mesto	415,0	1 562 123	3 764
Slovensko	49 033,2	5 379 455	109
Bratislavský kraj	2 052,6	599 015	291
Bratislava - mesto	367,5	428 672	1 166
Viedeň – Bratislava - jadro	8 457,6	2 875 789	340
Viedeň – Bratislava - región	29 754,0	4 533 314	152

Demografická štruktúra

tab.č.2.11

Región	Predproduktívny vek (%)	Produktívny vek (%)	Poproduktívny vek (%)	Demografický rast (%)
Rakúsko	17	62	21	+ 3,8
Viedenský región (jadro)	15	63	22	+ 3,7
Viedeň - mesto	15	64	22	+ 0,7
Slovensko	19	65	16	+ 2,0
Bratislavský kraj	16	68	16	- 1,2
Bratislava - mesto	15	69	17	- 3,1
Viedeň – Bratislava - jadro	15	64	21	+ 2,6
Viedeň – Bratislava - región	16	64	20	+ 2,0

Produkcia regiónu

tab.č.2.12

Región	Hrubý domáci produkt (HDP) v mil.		Hrubý domáci produkt (HDP) na obyvateľa		Index HDP na obyv. v PPP (EÚ priemer = 100)
	EUR	PPP	EUR	PPP	
Rakúska časť reg. Viedeň - Bratislava	87 795	84 839	25 636	24 772	117
Niederösterreich	29 349	28 361	19 128	18 482	91
Viedeň	54 451	52 818	34 055	32 909	163
Slovenská časť reg. Viedeň - Bratislava	6 233	18 626	5 336	15 664	74
Bratislavský kraj	4 189	12 518	6 789	20 286	95

Viedeň – Bratislava - región	94 028	103 465	20 473	22 528	106
------------------------------	--------	---------	--------	--------	-----

Pozn. Údaje za Rakúsko sú z roku 1998

Údaje za Slovensko sú z roku 1999

PPP = parita kúpnej sily

3. ANALÝZA DOPRAVNÝCH VZŤAHOV

Dopravné vzťahy predstavujú dôležitý prvok na základe ktorého je možné zhodnotiť existujúcu dopravnú situáciu a navrhnúť vhodné dopravné riešenie na elimináciu negatívnych vplyvov od cestnej dopravy. Vzhľadom na skutočnosť, že sa jedná o záujmové územie týkajúce sa priamo viacerých štátov – Slovenska, Rakúska, Maďarska a dopravné vzťahy ovplyvňujú aj ďalšie štáty – Českú republiku je žiadúce analyzovať okrem lokálnych dopravných vzťahov aj širšie dopravné vzťahy.

3.1 Širšie dopravné vzťahy

Predkladaná správa o hodnotení vplyvov posudzuje diaľnicu D4 - Variant C (červený) a Variant E (zelený) v úseku od križovatky Jarovce na existujúcej diaľnici D2 po navrhovanú križovatku Ivanka sever na existujúcej diaľnici D1. Predmetný diaľničný úsek D4 je definovaný od existujúcej mimoúrovňovej križovatky Jarovce na diaľnici D2, pokračuje mimoúrovňovým križovaním cesty I/2 a rieky Dunaj, pokračuje južne od Slovnaftu a.s. prechádza územím medzi Bratislavou a obcami Rovinka, Most pri Bratislave, pokračuje územím medzi Letiskom M.R. Štefánika a obcami Zálesie a Ivanka pri Dunaji, následne mimoúrovňovo križuje cestu I/61 úsek Bratislava - Senec a prostredníctvom navrhovanej mimoúrovňovej križovatky Ivanka sever bude dopravne napojená na existujúcu diaľnicu D1. Hospodársky a ekonomický rozvoj spoločnosti a nové spoločensko-politické zmeny v živote obyvateľov prinášajú so sebou nárast stupňa motorizácie a využívania najmä osobných automobilov. V dotknutom území boli zaznamenané vývojové tendencie motorizácie, automobilizácie a intenzity dopravy, ktoré sú uvedené v tab.č.3.1.1 .

Dosiahnutý vývoj podľa vybraných charakteristík na Slovensku a v Bratislavskom kraji
tab.č.3.1.1

		Bratislavský kraj	Slovensko
Počet osobných automobilov	r. 2000	227 495	1 274 244
	r. 2005	236 411	1 303 805
Počet motorových vozidiel	r. 2000	261 007	1 548 345
	r. 2005	290 742	1 612 706
Stupeň automobilizácie (OA/1000 obyv.)	r. 2000	369	236
	r. 2005	394	242
Stupeň motorizácie (OA/1000 obyv.)	r. 2000	423	287
	r. 2005	484	299
RPDI - diaľnice	r. 2000	16 395	12 587
	r. 2005	30 080	22 488
RPDI – cesty I. triedy	r. 2000	14 635	6 214
	r. 2005	15 278	7 549

RPDI – cesty II. triedy	r. 2000	5 024	2 388
	r. 2005	7 788	3 031
RPDI – cesty III. triedy	r. 2000	1 628	1 388
	r. 2005	2 357	1 610
RPDI – cesty a diaľnice spolu	r. 2000	7 752	3 358
	r. 2005	10 083	4 328

Mesto Bratislava sa výrazne líši vo všetkých smerodajných ukazovateľoch ako priemer Slovenska. V Bratislave stupeň automobilizácie dosiahol 483 OA/1000 obyv. V meste bolo evidovaných 205 500 motorových vozidiel a z toho je 80 % osobných vozidiel. V Bratislave bol zaznamenaný enormný nárast firemných vozidiel, ktorý v súčasnosti predstavuje 33 % z celkového počtu evidovaných osobných vozidiel v meste. Tieto vozidlá sú spravidla cca. 2,5 krát viac využívané ako súkromné osobné vozidlá.

	Rok 2000	Rok 2005
Počet osobných vozidiel v Bratislave	177 243	205 500
Počet firemných OA	51 785 (29%)	67 900 (33%)

Cestná doprava je nosnou v dopravnom systéme územia, pričom sa neustále zvyšuje podiel IAD oproti hromadnej doprave. Dotknuté územie je charakterizované cestnou sieťou, ktorej analýza je v nasledujúcom prehľade.

Údaje o cestnej sieti V Bratislavskom kraji a na Slovensku (stav k 1.1.2009) tab.č.3.1.2

	Bratislavský kraj	Slovensko
Diaľnice (km)	107	365
Cesty I. triedy (km)	131	3 207
Cesty II. triedy (km)	210	3 742
Cesty III. triedy (km)	353	10 402
Spolu (km)	801	17 716
E – ťahy (km)	125	1 560
TEN – T koridory (km)	104	939

Údaje o cestnej sieti v jednotlivých okresoch tab.č.3.1.3

	Bratislava mesto	Malacky - okres	Pezinok – okres	Senec – okres
Diaľnice (km)	49,9	34,8	-	22,4
Cesty I. triedy (km)	52,7	35,0	-	42,6
Cesty II. triedy (km)	31,0	91,0	59,2	29,2
Cesty III. triedy (km)	19,8	116,5	76,3	140,3
Spolu (km)	153,4	277,3	135,5	234,5
E – ťahy (km)	59,0	34,6	-	31,2
TEN – T (km)	48,1	34,4	-	22,4

Hustota cestnej a diaľničnej siete

tab.č.3.1.4

	Bratislavský kraj	Slovensko
Hustota diaľnic (km/1000 km ²)	52,99	6,80
Hustota diaľnic (km/1000 obyv.)	0,178	0,062
Hustota ciest (km/1000 km ²)	390	363
Hustota ciest (km/1000 obyv.)	1,332	3,307

V rámci regionálneho porovnania je možné konštatovať, že Bratislavský kraj má najvyššiu hustotu diaľnic, t.z. cestných komunikácií s najvyšším štandardom na Slovensku. Celý Bratislavský kraj má značne dopravne zaťaženie cestnú sieť, pričom veľký počet úsekov má už v súčasnosti prekročenú kapacitu v zmysle platných príslušných STN. Ide najmä o diaľnice na území mesta Bratislavy, cesty I. a II. triedy medzinárodného, alebo celorepublikového významu nachádzajúce sa v aglomeráciách miest.

Hustota cestnej a diaľničnej siete vo vybraných okresoch

tab.č.3.1.5

	Bratislava mesto	Malacky - okres	Pezinok - okres	Senec - okres
Hustota diaľnic (km/1000 km ²)	135,4	36,6	-	62,3
Hustota diaľnic (km/1000 obyv.)	0,117	0,528	-	0,410
Hustota ciest (km/1000 km ²)	417,0	292,0	361,0	652
Hustota ciest (km/1000 obyv.)	0,361	4,210	2,447	4,284

Jedným z negatívnych dôsledkov veľkého dopravného zaťaženia na cestnej sieti a prekročení kapacity jednotlivých úsekov komunikačnej siete je vysoký počet dopravných nehôd. Z hľadiska hustoty dopravných nehôd je hustota na diaľniciach a rýchlostných cestách nižšia ako na cestách I. a II. triedy.

Dopravná nehodovosť na diaľniciach a rýchlostných cestách v roku 2008

tab.č.3.1.6

	Počet DN	Hustota DN
Diaľnice v prevádzke	1 234 DN	3,70 DN.km ⁻¹ .rok ⁻¹
Cesty v trase plánovanej diaľnice	2 293 DN	7,84 DN.km ⁻¹ .rok ⁻¹
Rýchlostné cesty v prevádzke	592 DN	3,70 DN.km ⁻¹ .rok ⁻¹
Cesty v koridore rýchlostných ciest	3 983 DN	3,91 DN.km ⁻¹ .rok ⁻¹

Pozn. DN – dopravné nehody

Dopravná nehodovosť na cestách I., II. a III. triedy v roku 2008

tab.č.3.1.7

	Cesty I. triedy	Cesty II. triedy	Cesty III. triedy
Slovensko	13 024 DN	5 893 DN	4 848 DN
	3,90 DN.km ⁻¹ .rok ⁻¹	1,62 DN.km ⁻¹ .rok ⁻¹	0,47 DN.km ⁻¹ .rok ⁻¹
Bratislavský kraj	117 DN	105 DN	12 DN
	1,51 DN.km ⁻¹ .rok ⁻¹	0,59 DN.km ⁻¹ .rok ⁻¹	0,04 DN.km ⁻¹ .rok ⁻¹

Pozn. Bez údajov z prietahov v Bratislave, hlavnom meste SR a v meste Košice

Mesto Bratislava má z hľadiska dopravnej nehodovosti s ohľadom na hustotu komunikačnej siete a veľkého dopravného zaťaženia špecifické postavenie. Dlhodobu sa v rebríčku najnehodovejších úsekov na popredných miestach nachádzajú : Račianska ul. Lamačská cesta, cesta na Senec, Brnianska, Prístavný most, Pražská, Šancová, Gagarinova, Rožňavská a Trnavská. Všetky uvedené komunikácie privádzajú do Bratislavy vysoký podiel zdrojovej a cieľovej dopravy a taktiež prevádzajú cez mesto časť tranzitnej dopravy.

V rámci Bratislavského kraja boli zaznamenané kritické nehodové lokality v okrese Malacky na ceste I/2, v okrese Pezinok na ceste II/502 a na ceste II/503 na Pezinskej Babe.

Bratislava je silným zdrojom a cieľom pre automobilovú dopravu. Dopravné zaťaženie okrem zdrojovej a cieľovej dopravy tvorí aj určitá časť tranzitnej dopravy. Podľa dostupných prieskumov a materiálov boli na hlavných vstupoch do mesta špecifikované nasledovné percentuálne podiely tranzitnej dopravy :

- | | |
|-------------------------|-----------------------------------|
| - D1 od Trnavy = 28 % | - D4 od Kittsee = 48 % |
| - I/61 od Trnavy = 13 % | - I/61 od Bergu = 41 % |
| - D2 od Malaciek = 12 % | - I/63 od Dunajskej Stredy = 15 % |
| - I/2 od Stupavy = 13 % | - II/502 od Pezinku = 17 % |
| - D2 od Čuňova = 28 % | - II/572 od Miloslavova = 15 % |

Pri analýze tranzitnej dopravy má významnú úlohu podiel tranzitu, ktorý prekračuje hranice iných štátov. Jedná sa o Rakúsko, Maďarsko a Českú republiku.

Počet odbavených vozidiel na hraničných priechodoch v príslušnom roku

tab.č.3.1.8

	1993	1995	2000	2003
Rusovce, Čuňovo – Rajka (MR)	1 334 999	1 866 625	1 351 156	1 076 848
Petržalka – Berg (Rak.)	3 507 143	3 748 755	1 427 347	1 416 247
Jarovce – Kittsee (cesta) (Rak.)	678 477	914 494	287 305	324 137
Jarovce – Kittsee (diaľnica) (Rak.)	-	-	1 254 404	834 034
Brodské – Břeclav (ČR)	1 151 890	2 926 875	4 071 547	4 703 904
Holíč – Hodonín (ČR)	239 832	1 458 120	993 508	1 274 543
Brodské – Lanžhot (ČR)	80 508	283 303	497 227	268 689
Skalica – Sudoměřice (ČR)	143 867	458 992	402 005	365 870
Moravský Sv. Ján – Hohenau (Rak.)	32 042*	156 074	547 620	263 788

* údaj z roku 1994

Smerovanie dopravy na jednotlivých hraničných priechodoch je kolísavé. Závisí od dopytu po dopravnej službe a vzhľadom k tomu, že v území sa pripravujú a rozvíjajú nové zahraničné investície, sa bude aj v budúcnosti meniť. Hlavné rozvoj hospodárstva, priemyslu a príchod nových investícií do územia prinesú očakávaný nárast dopravy v ostatných európskych štátoch do riešeného územia.

Na cestných komunikáciách, najmä diaľniciach okolo Bratislavy bol zaznamenaný v posledných rokoch rýchly rast intenzity dopravy. Tento nárast priamo súvisí s rozvojom nových investičných aktivít, so zmenou v spôsobe života obyvateľstva a s rastom ich životnej úrovne. Vývoj na niektorých vybraných úsekoch cestnej siete je prezentovaný na nasledovnom prehľade :

Vývoj dopravného zaťaženia na vybraných diaľničných úsekoch (RPDI vo voz/24h) *tab.č.3.1.9*

Č. úseku	Názov	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
D2								
87 009	Hranica ČR/SR - Kúty	4 947	4 623	4 924	5 606	6 290	8 381	11 722
87 010	Kúty - Malacky	5 185	7 193	6 675	7 471	8 059	10 135	13 175
87 016	Malacky – Lozorno	8 293	9 038	9 508	11 222	12 268	12 746	17 060
87 017	Lozorno – Lamač	9 995	10 810	10 515	9 388	-	-	19 502
87 011	Lamač – Záluhy	21 063	20 896	23 418	25 162	25 777	30 413	36 140
87 015	Most Lafranconi	13 704	39 100	16 414	18 716	51 162*	50 284*	50 821

Pozn. Hodnoty vytlačené kurzívou sú údaje z celoštátneho sčítania dopravy. Ostatné hodnoty sú údaje z automatických sčítačov dopravy.

* údaje sú výsledkami sčítaní MG hl. mesta SR Bratislavy

Vývoj dopravného zaťaženia na vybraných diaľničných úsekoch

tab.č.3.1.10

Č.úseku	Názov	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
D1								
87 022	Prístavný most (Ovsište – Prievoz)	51 654	85 750	92 610*	-	126 600*	118 365*	96 867
87 021	Prievoz – Ružinov	-	-	-	43 140	51 391	58 684	78 971
87 023	Ružinov – Trnávka	-	-	-	29 546	-	44 914	68 701
87 024	Trnávka – Letisko	-	-	-	30 816	37 496	41 682	60 243
87 025	Letisko – Zlaté Piesky	-	-	-	23 293	27 209	29 964	63 350
87 026	Zlaté Piesky – Vajnory	-	-	-	31 662	33 450	34 567	51 551
87 020	Vajnory – Senec	19 850	22 072	23 997	27 210	32 393	35 408	51 307
87 030	Senec - Trnava	18 720	22 437	24 269	25 955	27 679	-	43 981

Pozn. Hodnoty vytlačené kurzívou sú údaje z celoštátneho sčítania dopravy. Ostatné hodnoty sú údaje z automatických sčítačov dopravy.

* údaje sú výsledkami sčítaní MG hl. mesta SR Bratislavy

Vývoj dopravného zaťaženia na cestných kom. v dotknutom území

tab.č.3.1.11

Č. úseku	Číslo cesty	RPDI 1995	RPDI 2000	RPDI 2005	Vývoj 2005/2000	Vývoj 2000/1995
80 110	I/2	2 376	2 791	5 777	2,07	1,17
80 100	I/2	3 078	4 410	5 815	1,43	1,32
81 008	II/502	11 664	26 900	13 265	0,49	2,31
81 009	II/502	10 017	12 818	15 200	1,18	1,28
81 004	II/502	9 962	12 818	15 200	1,18	1,28
81 010	II/502	10 017	12 818	15 200	1,18	1,28
81 011	II/502	15 612	20 974	23 648	1,13	1,34
81 101	II/502	10 603	15 547	15 916	1,03	1,47
81 107	II/503	1 742	2 645	5 572	2,11	1,52
81 106	II/503	2 752	3 963	4 705	1,19	1,44
81 100	II/503	4 288	6 666	10 489	1,57	1,55
81 096	II/503	3 119	5 632	9 434	1,67	1,81

Porovnanie výsledkov z ASD a z celoštátneho sčítania dopravy

tab.č.3.1.12

Číslo úseku	Názov	1995 ASD	1995 RPDÍ	2000 ASD	2000 RPDÍ	2005 ASD	2005 RPDÍ
87 009	Hranica ČR/SR - Kúty	4 994	4 947	4 622	4 623	7 867	11 722
87 010	Kúty - Malacky	6 675	5 185	6 000	7 193	11 240	13 175
87 016	Malacky - Lozorno	8 659	8 293	9 038	9 038	13 131	17 060
87 017	Lozorno - Lamač	9 894	9 995	10 810	10 810	17 912	19 502
87 011	Lamač - Polianky	16 982	21 063	20 896	20 896	30 647	36 140
87 015	Most Lafranconi (Mlynská dolina – Pečňa 1)	13 704	-	15 056	39 100	22 145	50 821

Číslo úseku	Názov	2000 RPDÍ	2001 ASD	2002 RPDÍ	2003 ASD	2004 ASD	2005 ASD	2005 RPDÍ
87 021	Prievoz – Ružinov	-	-	43 140	51 391	58 684	62 819	78 971
87 023	Ružinov – Trnávka	-	-	29 546	-	44 914	44 675	68 701
87 024	Trnávka – Letisko	-	-	30 816	37 496	41 682	47 239	60 243
87 025	Letisko – Zl. Piesky	-	-	23 293	27 209	29 964	32 360	63 350
87 026	Zl. Piesky – Vajnory	-	-	31 662	33 450	34 567	42 159	51 551
87 020	Vajnory – Senec	22 072	23 997	27 210	32 393	35 408	38 062	51 307
87 030	Senec – Trnava	22 437	24 269	25 955	27 679	-	38237	43 981

Pri analyzovaní získaných podkladov o intenzite dopravy na úsekoch diaľnic boli zistené značné rozdiely medzi výsledkami z automatických sčítačov dopravy (ASD) a výsledkami z Celoštátneho sčítania cestnej dopravy v SR (RPDÍ). Vzhľadom k tomu, že výsledky z Celoštátneho sčítania dopravy v SR sú oficiálnym podkladom, vzhľadom k možnosti porovnania s výsledkami zo sčítaní zabezpečovanými Magistrátom hl. mesta SR Bratislavy a skúsenosťami v oblasti dopravných prieskumov budeme v stanovení dopravného zaťaženia a prognózy dopravy uvažovať s výsledkami RPDÍ z Celoštátneho sčítania cestnej dopravy v SR.

Diaľnica D4, úsek Jarovce – Ivanka sever má veľký dopravný význam nielen pre Bratislavu, ale aj pre spádové okolie hl. mesta SR a dopravnú infraštruktúru celého Slovenska. Hlavnými prínosmi dopravného prepojenia diaľničnej siete riešeným úsekom diaľnice D4 sú :

- odľahčenie dopravného systému Bratislavy od tranzitnej dopravy,
- urýchlenie dopravného napojenia na diaľničnú sieť (D4, D1, D2),
- čiastočné odľahčenie cestnej siete spádového okolia Bratislavy,
- čiastočné zlepšenie životného prostredia obyvateľov Bratislavy (dotknutých mest. častí),
- skvalitnenie dopravnej obsluhy dotknutého územia – Bratislavy a okolitých obcí,
- všeobecne zlepšiť prepravu osôb a tovaru v rámci medzinárodnej dopravy.

Riešený úsek diaľnice D4 má veľký dopravný význam aj z hľadiska koncepcie rozvoja cestnej a diaľničnej siete. Predmetný úsek D4 predstavuje začiatok tzv. južného ťahu – rýchlostnú cestu R7 v trase Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec.

V neposlednom rade má tento diaľničný úsek D4 dopravný význam pre medzinárodné väzby, nakoľko bude plniť významnú dopravnú funkciu v rámci medzištátnych dopravných vzťahov v hospodársky a ekonomicky silnom regióne tvoreného štátmi Rakúska, Maďarska a Slovenska. Prostredníctvom diaľnice D2 je významný dopravný koridor do Českej republiky. Situácia širších vzťahov medzinárodných väzieb je uvedená v prílohe č.1 .

3.2 Lokálne dopravné vzťahy

Diaľnica D4 v riešenom úseku prechádza prevažne rovinným územím, pričom križuje vodný tok rieky Dunaj, je v dotyku s chránenými krajinnými oblasťami, chráneným územím NATÚRA 2000, biokoridormi, rekreačnými zónami a ornou pôdou. Z hľadiska infraštruktúry je D4 v dotyku s letiskom M.R. Štefánika, koridormi ŽSR a existujúcou cestnou sieťou. Predmetný úsek diaľnice D4 navrhovaný v trase Variantu C (červený) a v trase Variantu E (zelený) je v dotyku s nasledovnými existujúcimi cestnými komunikáciami :

Nadradená cestná a diaľničná sieť:

- diaľnica D1, koniec úseku, mimoúrovňová križovatka (MÚK) Ivanka, sever, prepojenie vybraných smerov,
- diaľnica D2, začiatok úseku, MÚK Jarovce, prepojenie všetkých smerov.

Cestná sieť:

- cesta I/2, MÚK Rusovce,
- cesta I/61, MÚK Ivanka západ,
- cesta I/63, MÚK Rovinka (prepojenie s R7), privádzač Podunajské Biskupice
- cesta II/572, MÚK Most pri Bratislave,
- cesta III/00246 Jarovce, mimoúrovňové kríženie bez možnosti pripojenia,
- cesta III/0614 Zálesie, dopravné prepojenie na diaľnicu D4 prostredníctvom privádzača "Zálesie" a mimoúrovňovej križovatky na D4.

Vzhľadom na umiestnenie mimoúrovňových križovatiek (MÚK) na riešenom úseku diaľnice D4 sa dopravné napojenie na existujúcu cestnú sieť navrhuje v dvoch riešeniach. Dopravné napojenie priamo – prostredníctvom MÚK na existujúcu pozemnú komunikáciu alebo prostredníctvom privádzača. Dopravné riešenie pri jednotlivých mimoúrovňových križovatkách je nasledovné :

- **Dopravné napojenie priamo** sa týka MÚK Jarovce, MÚK Rusovce, MÚK Ketelec, MÚK Most p/B, MÚK Ivanka západ a MÚK Ivanka sever.
- **Dopravné napojenie prostredníctvom privádzača** sa týka MÚK Rovinka a výhľadovo napojenie cesty III/0614 prostredníctvom privádzača "Zálesie".

Vzhľadom na skutočnosť, že si riešenie navrhovaného úseku diaľnice D4 v danom území vyžaduje umiestnenie väčšieho počtu mimoúrovňových križovatiek, čo má za následok menšiu

vzájomnú vzdialenosť, bude potrebné overiť, či je nutné požiadať o *Súhlas s odlišným technickým riešením* z príslušnej Slovenskej technickej normy (STN).

Riešený úsek diaľnice D4 mimoúrovňovo križuje aj viacero miestnych, účelových a poľných ciest bez možnosti dopravného pripojenia. Okrem uvedenej cestnej infraštruktúry je diaľnica D4 v predmetnom úseku v priamom dotyku so železnicou. Konkrétne celkovo tri krát diaľničný úsek križuje železničnú trať a to v smere Bratislava – št. hranica SR/MR, v smere Bratislava – Dunajská Streda – Komárno a v smere Bratislava – Senec.

Súčasný stav dopravnej situácie – intenzita dopravy podľa CSCD v roku 2005
(počet vozidiel za 24 h v profile)

Názov	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
Vybraná diaľničná sieť			
D2: Št. hranica ČR/SR - Kúty	5 458	6 264	11 722
D2: Kúty - Malacky	6 460	6 715	13 175
D2: Malacky - Lozorno	10 521	6 539	17 060
D2: Lozorno - Lamač	11 729	7 773	19 502
D2: Lamač - Polianky	26 028	10 112	36 140
D2: Most Lafranconi (Mlynská dolina – Pečňa1)	41 589	9 237	50 821
D2: Kapitulské pole - Jarovce	2 166	5 541	7 707
D1: Prístavný most (Ovsište – Prievoz)	85 381	11 486	96 867
D1: Prievoz - Ružinov	70 335	8 636	78 971
D1: Ružinov - Trnávka	59 922	8 779	68 701
D1: Trnávka - Letisko	51 368	8 875	60 243
D1: Letisko – Zlaté Piesky	55 184	8 166	63 350
D1: Zlaté piesky - Vajnory	44 639	6 912	51 551
D1: Vajnory - Senec	42 058	9 249	51 037
D1: Senec - Trnava	35 912	8 069	43 981
D4: Št. hranica SR/RR Kittsee – Jarovce (D2)	4 218	313	4 531
Vybraná cestná sieť			
I/2 Rusovce	11 062	1 032	12 094
I/61 Vajnory – Veľký Biel	12 845	2 306	15 151
I/63 Bratislava - Rovinka	20 519	3 334	23 853
II/572 Vrakuňa	9 116	1 021	10 137
III/0614 Ivanka pri Dunaji	5 143	911	6 054

Pozn: CSCD – Celoštátne sčítanie cestnej dopravy v SR zabezpečované Slovenskou správou ciest.

4. DIAĽNICA D4 JAROVCE – IVANKA SEVER

Navrhovaná diaľnica D4 v úseku Jarovce – Ivanka sever je uvažovaná v plnom profile v kategórii D 33,5/120, pričom sa uvažuje so štyrmi jazdnými pruhmi s možnosťou výhľadového dobudovania na šesťpruhovú komunikáciu na úkor stredného deliaceho pásu. Riešený diaľničný úsek sa nachádza v prevažne rovinnom teréne s nie príliš komplikovanou morfológiou územia. Začiatok navrhovaného úseku je v mieste existujúceho mimoúrovňového napojenia diaľnice D4 úseku št. hranica SR/RR – Jarovce a diaľnice D2. Koniec navrhovaného úseku je v mieste budúceho mimoúrovňového prepojenia diaľnice D4 a existujúcej diaľnice D1 pri obci Ivanka pri Dunaji. Na základe analýzy dopravných vzťahov bolo možné stanoviť prognózu dopravy pre výhľadové obdobie a posúdiť navrhované dopravné riešenie.

4.1 Prognóza dopravy a kapacitné posúdenie

Analýza súčasného stavu a doterajšieho vývoja v rámci dotknutého územia bolo východiskom pre stanovenie a špecifikovanie základných predpokladov a parametrov výpočtu dopravnej prognózy. Prognózu dopravných vzťahov možno definovať ako predpokladané (očakávané) budúce nároky (potreby) dopravy.

Spracovať prognózu dopravy v takom zložitom a dynamickom území bolo o to ťažšie, že sa vstupné údaje a podklady rýchlo menia. Súčasne vstupné údaje týkajúce sa navrhovaných, alebo plánovaných investičných aktivít nie vždy korešpondujú s podkladmi územnoplánovacích dokumentácií a demografických prognóz Štatistického úradu SR.

Dopravná prognóza sa zaoberá vymedzeným územím, so zameraním na diaľnicu, cesty I. triedy a vybrané cesty II. triedy, ktoré sú vo väzbe na existujúcu diaľnicu D1, D2, plánovanú diaľnicu D4 a existujúce cesty I/2, I/61, I/63 a II/572. Predkladaná prognóza dopravy uvádza dopravné zaťaženie – intenzity bez podrobnejšieho prerozdelenia medzi základný a vybraný komunikačný systém (diaľničný obchvat a príslušné komunikácie), nakoľko by si podobný prístup vyžadoval podrobné skúmanie a modelovanie dopravnej situácie v celom meste. Z uvedeného dôvodu bolo potrebné považovať uvedenú intenzitu na úsekoch cestných komunikácií ako koridorovú – vstupujúcu do územia. V tejto súvislosti je treba uvažovať aj s časovými horizontmi prekročenia prípustných intenzít.

Prognóza dopravy je spracovaná pre časové horizonty rokov 2015, 2020, 2030 a 2040. Pri výpočte je uvažované so súčasným systémom spoplatnenia užívateľov vybranej cestnej siete (spoplatnenie diaľnic, rýchlostných ciest a vybraných ciest I. triedy vozidlami nad 3,5 t).

Pri stanovení prognózy dopravy bolo potrebné vychádzať z :

- geografických a urbanistických daností územia,
- predpokladaného demografického vývoja dotknutého územia,
- predpokladaného rozvoja aktivít a funkcií územia,
- predpokladaného rozvoja komunikačnej siete širšieho územia,
- predpokladaného vplyvu širších dopravných vzťahov.

Predpokladaný počet obyvateľov v meste Bratislava (III. ÚP hl. mesta SR)

tab.č.4.1.1

	BA I.	BA II.	BA III.	BA IV.	BA V.	Spolu
--	-------	--------	---------	--------	-------	-------

Rok 2010	52 365	115 682	68 687	91 656	137 161	465 551
Rok 2030	59 790	126 700	82 480	119 955	151 950	540 875
Rok 2040	61 689	129 831	86 247	124 536	158 423	560 726

Predpokladaný počet pracovných príležitostí v meste Bratislava (III. ÚP hl. mesta SR) tab.č.4.1.2

	BA I.	BA II.	BA III.	BA IV.	BA V.	Spolu
Rok 2010	102 800	95 964	65 784	32 080	46 852	343 480
Rok 2030	112 000	107 500	68 900	37 000	58 600	384 000
Rok 2040	116 500	112 400	73 420	40 180	61 630	404 130

Predpokladaný stupeň automobilizácie (počet OA/1000 obyv.)

tab.č.4.1.3

	Bratislavský kraj	Slovensko
Rok 2020	498	345
Rok 2030	535	411
Rok 2040	584	479

Predpokladaný počet ľahkých vozidiel (LV)

tab.č.4.1.4

	Bratislavský kraj	Slovensko
Rok 2020	298 132	1 867 222
Rok 2030	312 012	2 190 260
Rok 2040	317 184	2 201 476

Predpokladané výkony LV – počet vozokm za deň

tab.č.4.1.5

	Bratislavský kraj	Slovensko
Rok 2020	9 254 334	57 960 631
Rok 2030	10 044 222	70 508 360
Rok 2040	10 662 703	78 836 492

Predpokladaný počet ťažkých vozidiel (TV)

tab.č.4.1.6

	Bratislavský kraj	Slovensko
Rok 2020	51 125	283 273
Rok 2030	54 179	326 916
Rok 2040	57 321	359 728

Predpokladané výkony TV – počet vozokm za deň

tab.č.4.1.7

	Bratislavský kraj	Slovensko
Rok 2020	2 683 733	14 869 886

Rok 2030	2 965 759	17 895 316
Rok 2040	3 199 483	20 641 270

Predpokladané výkony LV + TV spolu – počet vozokm za deň

tab.č.4.1.8

	Bratislavský kraj	Slovensko
Rok 2020	11 938 067	72 830 517
Rok 2030	13 009 981	88 403 676
Rok 2040	13 862 186	99 477 762

Priemerné intenzity LV a TV a predpokladaný vývoj do roku 2040

tab.č.4.1.9

			Bratislavský kraj	Slovensko
Priemerná intenzita (skut.v./deň) Diaľnice + rýchlostné cesty	LV	2005	18 068	11 818
	TV		7 217	4 645
	LV	2040	39 388	26 301
	TV		14 001	8 671
Priemerná intenzita (skut.v./deň) celkom	LV	2005	5 163	3 180
	TV		1 480	944
	LV	2040	9 912	6 879
	TV		2 767	1 981

Pozn. Intenzity predpokladané v extravilánových úsekoch

Výhľadové koeficienty rastu dopravy špecifikované v MP 01/2006

tab.č.4.1.10

Cesta	Regionálne členenie		R. 2005	R. 2015	R. 2020	R. 2030	R. 2040
D1, D2	Bratislavský kraj	LV	1,00	1,48	1,70	2,02	2,18
		TV	1,00	1,31	1,46	1,73	1,94
I. trieda	Bratislavský kraj	LV	1,00	1,40	1,58	1,85	2,00
		TV	1,00	1,25	1,37	1,58	1,74
II. trieda	Bratislavský kraj	LV	1,00	1,17	1,25	1,38	1,44
		TV	1,00	1,16	1,23	1,34	1,42
III. trieda	Bratislavský kraj	LV	1,00	1,14	1,20	1,30	1,40
		TV	1,00	1,11	1,16	1,26	1,33

Pozn. Koeficienty platia pre extravilánové úseky

Výhľadové koeficienty rastu dopravy v meste Bratislava

tab.č.4.1.11

	Tranzitná doprava	Zdrojová- cieľová doprava	Vnútromestská doprava
2015/2005	1,543	1,268	1,205
2020/2005	1,785	1,381	1,306
2030/2005	1,919	1,532	1,396
2040/2005	2,065	1,783	1,586

Dopravná prognóza bola spracovaná pre stav bez realizácie investície (porovnávacia úroveň pre ekonomické hodnotenie) a pre stav s realizáciou investície – výstavba úseku diaľnice D4 Jarovce

- Ivanka sever. Jednotlivé časové horizonty predstavujú nasledovné etapy :
- Rok 2015 je predpokladaný rok uvedenia úseku diaľnice D4 Jarovce – Ivanka sever do prevádzky.
- Rok 2020 je predpokladaný rok uvedenia do prevádzky súvisiacu diaľničnú a cestnú sieť v dotknutom území – nadväzujúce úseky diaľnice D4.
- Rok 2030 je časový horizont – 15 rokov po uvedení navrhovanej investície do prevádzky.
- Rok 2040 je časový horizont – 25 rokov po uvedení navrhovanej investície do prevádzky.

V prognóze dopravy bolo uvažované uvedenie do prevádzky nasledujúcich komunikácií :

D2 – križovatka Stupava, juh – rok 2010

D1 – Bratislava – Trnava – rozšírenie diaľnice na šesťpruh – rok 2011

D4 – Jarovce – Ivanka sever – rok 2015

D4 – Ivanka sever – Rača – rok 2015

D4 – Rača – Stupava – rok 2020

D4 – Stupava – Cesta II/505 – rok 2015

D4 – Cesta II/505 – št. hranica SR/RR – rok 2020

R7 – Bratislava – Dunajská Lužná – rok 2015

R7 – Dunajská Lužná – Holice – rok 2020

R7 – Holice – Dunajská Streda – rok 2020

V prognóze dopravy boli uvažované nasledovné investičné aktivity :

- Obec Chorvátsky Grob, predpokladá sa nárast počtu obyvateľov a aj pracovných príležitostí. Spadá sem aj rozvoj miestnej časti Čierna voda podľa platnej ÚPD. Očakáva sa aj zvýšený počet návštevníkov občianskej vybavenosti a športovísk.
- Central European park for Innovatives Technologies Bratislava (CEPIT) v mestskej časti Vajnory predpokladá nárast počtu obyvateľov a pracovných príležitostí.
- Technologický a industriálny park o rozlohe cca 1500 ha (EUROVALLEY) v lokalite medzi Malackami, Plaveckým Štvrtkom, Veľkými Levármi a Bratislavou. Očakáva sa najmä nárast pracovných príležitostí.
- Lamačská brána, investičná aktivita v lokalite Devínska Nová Ves, Záhorská Bystrica a Lamač. Očakáva sa nárast pracovných príležitostí.
- Voderady, investícia Samsung. Uvažuje sa s výrobným podnikom a neskorším dobudovaním logistického centra. Očakáva sa nárast pracovných príležitostí.
- Trnava, spustenie plnej výroby spoločnosti Peugeot Citroën Automobiles. Očakávajú sa náročnejšie požiadavky na komunikačnú sieť.

V prognóze dopravy sa uvažovalo s najaktuálnejšou demografickou prognózou pre ÚP hl. mesta SR Bratislavy, ktorá je uvedená v nasledujúcej tabuľke.

Predpokladaný počet obyvateľov v meste Bratislava (podklady MG 03/2007)

tab.č.4.1.12

	BA I.	BA II.	BA III.	BA IV.	BA V.	Spolu
Rok 2030	60 300	125 800	82 900	123 100	158 100	550 200

Predpokladaný počet prac. príležitostí v meste Bratislava (podklady MG 03/2007) tab.č.4.1.13

	BA I.	BA II.	BA III.	BA IV.	BA V.	Spolu
Rok 2030	109 000	116 000	73 900	41 000	58 000	403 000

V tejto prognóze dopravy sa uvažovalo s rozvojom aktivít aj v blízkosti hraníc so Slovenskom. Jedná sa o podklady (fy. Snizek + Partner a Retter & Partner), ktoré boli použité pri spracovaní dokumentácií týkajúcich sa diaľnice A6 vedúcou na št. hranicu SR/RR (hr. priechod Kittsee) a rýchlostnej cesty S8 vedúcou na št. hranicu SR/RR (hr. priechod Marchegg). Údaje sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Predpokladaný počet vozidiel prechádzajúci hranice SR/Rakúsko tab.č.4.1.14

Hraničný priechod	Predpokladaný počet vozidiel za 24 h
Kittsee – A6	Rok 2020 = 23 900
Marchegg – S8	Rok 2025 = 19 100
Angern – B8	Rok 2025 = 4100

Všetky uvedené údaje, vstupy a analýzy boli použité pri spracovaní prognózy dopravy dotknutého územia a slúžili na modelovanie vývoja a prerozdelenia dopravy na jednotlivé komunikácie so zámerom stanoviť čo najreálnejšie dopravné zaťaženie v záujmovom území.

Prognóza dopravy so zohľadnením rozvoja aktivít bola použitá ako východiskový podklad pre posúdenie riešeného územia v rámci návrhu diaľnice D4 v úseku Jarovce – Ivanka sever. Záujmové územie (viď. Príloha č.1) je definované existujúcou diaľnicou D2 na začiatku úseku, plánovanou diaľnicou D4 a existujúcou diaľnicou D1 na konci úseku. Technická štúdia sa detailnejšie zaoberá analýzou a posúdením dopravnotechnických a socio-ekonomických aspektov pre zvolené časové horizonty (2015, 2020, 2030 a 2040), pričom výsledkom bude posúdenie navrhovaného riešenia úseku diaľnice D4 v oboch variantoch za daných podmienok (viď. situácia).

Predpokladané intenzity dopravy a skladba dopravného prúdu na jednotlivých úsekoch dotknutej komunikačnej siete pre časové horizonty rokov 2015, 2020, 2030 a 2040 sú uvedené v tabuľkovej forme v Prílohe č.2 .

Kapacitné posúdenie – medzikrižovateľské úseky

Kapacitné posúdenie vybraných úsekov siete pozemných komunikácií a medzikrižovateľských úsekov v rámci nulového variantu a oboch variantov (Variant C červený a Variant E zelený) bolo spracované z dôvodu preverenia existujúceho stavu vybraných úsekov a vyhovujúceho stavu navrhovaného riešenia z hľadiska potrieb dopravy, t.z. veľkosti dopravného zaťaženia vo výhľadovom období.

Samotný výpočet posúdenia kapacity bol vykonaný v podľa platnej technickej normy STN 73 6101 a v zmysle technického predpisu vydaného MDPT SR TP 01/2006.

Pre **stav s realizáciou investície** (Variant C červený a Variant E zelený) boli kapacitne posúdené nasledovné prvky :

- medzikrižovateľské úseky navrhovanej diaľnice D4, úsek Jarovce – Ivanka sever,
- úseky vybranej diaľničnej a cestnej siete – D1, R7 a I/61,

Kapacitné posúdenie bolo spracované s použitím nasledujúcich vstupných predpokladov :

- predpokladané výhľadové intenzity dopravy uvedené v Prílohe č.2,
- časové horizonty prognózy dopravy boli určené na roky 2015, 2020, 2030 a 2040,
- podiel nákladných vozidiel bol uvažovaný podľa prognózy dopravy uvedenej v Prílohe č.2,
- v ťažkých vozidlách bol odpočítaný podiel prívesov a návesov,
- podiel špičkovej hodiny bol stanovený na 10 % a 8 % z celodenného objemu dopravného zaťaženia (RPDI) s ohľadom na funkcie komunikácií v území,
- podiely špičkovej hodiny boli určené s ohľadom na výsledky podobných dopravných sčítaní a špeciálnych dopravných prieskumov vykonaných na území Bratislavy a jej okolia,
- podiel špičkovej hodiny na extravilánových úsekoch vychádzal z metodiky SSC pre určenie 50-rázovej intenzity,
- na diaľniciach v zastavanom území a prímestských oblastiach bola uvažovaná maximálna jazdná rýchlosť 90 km/h,
- na cestách I. triedy smerovo rozdelených v zastavanom území a prímestských oblastiach bola uvažovaná maximálna jazdná rýchlosť 50 km/h, resp. 70 km/h,
- deľba smerov pozemných komunikácií vzhľadom na časové horizonty prognózy bola uvažovaná 50 : 50

Kompletné kapacitné posúdenie pre výhľadové roky 2015, 2020, 2030 a 2040 je uvedené v prehľade v tabuľkovej forme.

Kapacitné posúdenie – stav s realizáciou investície (v zmysle STN 73 6101)

Z výsledkov posúdenia vyplýva, že v skúmaných časových horizontoch roku **2015, 2020, 2030 a 2040** budú nárokom dopravného zaťaženia vyhovovať všetky posúdené úseky diaľnice D4 pre Variant C červený a Variant E zelený s napojením R7 prostredníctvom MÚK Rovinka pre navrhovanú štvorpruhovú komunikáciu v upravenej kat. D 33,5/120. V zmysle STN 73 6101 musí posudzovaný diaľničný úsek spĺňať funkčnú úroveň C, čo je v prípade diaľnice D4 splnené. Ďalej z výsledkov posúdenia vyplýva, že v časovom horizonte roku **2030** bude na hranici vyhovujúceho stavu z hľadiska nárokov dopravného zaťaženia úsek diaľnice D1 Ivanka sever – Triblavina, ktorý za predpokladaných podmienok bude na funkčnej úrovni **D**. Z kapacitného hľadiska môže negatívne ovplyvniť preexponovaný úsek diaľnice D4 Ivanka západ – Ivanka sever.

Variant C červený a Variant E zelený – napojenie R7 (zelený variant) cez mimoúrovňovú križovatku „Rovinka“

Kapacitné posúdenie v zmysle STN 73 6101

Úsek	Rok	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Spolu profil	Špičková intenzita skut.v/h smer	Rýchlosť km/h	Prípustná intenzita skut.v/h smer	Rezerva	Funkčná úroveň
D1 Vajnory – Ivanka, sever D 33,5 (6-pruhov)	2015	58 004	9 784	67 788	2 712	90	2 871	159	B
	2020	58 754	9 834	68 588	2 744			127	B
	2030	60 025	10 547	70 572	2 823			48	B
	2040	65 008	12 853	77 861	3 114			801	C
D1 Ivanka, sever – Triblavina	2015	71 811	13 574	85 385	3 415	130	3 690	275	C
	2020	76 566	13 574	90 140	3 606			84	C

D 33,5 (6- pruhov)	2030	89 113	16 153	105 266	4 211		4 455	244	D
	2040	99 802	17 742	117 544	4 702		4 950	248	E
D4 Hranica Kittsee – Jarovce (D2) D 26,5	2015	13 897	2 849	16 746	670	90	1 104	434	A
	2020	14 963	3 047	18 010	721		1 092	371	A
	2030	17 506	3 926	21 432	858			234	A
	2040	21 308	5 204	26 512	1 061		1 080	19	A
D4 Jarovce – cesta I/2 D 33,5 (4- pruh)	2015	16 011	3 472	19 483	779	90	1 092	313	A
	2020	17 275	3 867	21 142	846			246	A
	2030	20 244	4 450	24 694	988			104	A
	2040	25 637	5 326	30 963	1 239		2 002	763	B
D4 Cesta I/2 – Ketelec D 33,5 (4- pruh)	2015	17 409	4 420	21 829	873	90	1 080	207	A
	2020	18 291	4 854	23 145	926			154	A
	2030	23 312	5 484	28 796	1 152		1 980	828	B
	2040	28 037	6 671	34 708	1 388			592	B
D4 Ketelec – Rovinka D 33,5 (4- pruh)	2015	20 675	5 383	26 058	1 042	90	1 080	38	A
	2020	22 587	5 986	28 573	1 143		1 980	837	B
	2030	31 345	6 327	37 672	1 507		2 013	506	B
	2040	39 217	7 364	46 581	1 863			150	B
D4 Rovinka – Most p/B D 33,5 (4- pruh)	2015	17 906	4 108	22 086	883	90	1 086	203	A
	2020	20 140	4 573	24 713	989			97	A
	2030	24 675	5 871	30 546	1 222		1 980	758	B
	2040	32 044	7 145	39 189	1 568		2 002	434	B
D4 Most p/B – Privádzkač „Zálesie“ D 33,5 (4- pruh)	2015	17 645*	3 631*	21 276*	851	90	1 098	247	A
	2020	20 760	4 248	25 008	1 000			98	A
	2030	24 956	5 612	30 568	1 223		2 002	779	B
	2040	31 567	6 875	38 442	1 538			464	B
D4 Privádzkač „Zálesie“ – Ivanka západ D 33,5 (4- pruh)	2015	17 645*	3 631*	21 276*	851	90	1 098	247	A
	2020	21 174	4 137	25 311	1 012			86	A
	2030	25 108	5 597	30 705	1 228		2 002	774	B
	2040	32 247	6 821	39 068	1 563			439	B
D4 Ivanka západ – Ivanka sever D 33,5 (4- pruh)	2015	23 148	4 087	27 235	1 089	90	1 110	21	A
	2020	25 076	4 100	29 176	1 167		2 013	846	B
	2030	29 616	6 103	35 719	1 429			584	B
	2040	36 527	7 189	43 716	1 749			264	B
D4 Ivanka sever – Čierna voda D 26,5	2015	19 839	3 579	23 418	937	90	1 110	173	A
	2020	22 646	3 824	26 470	1 059			51	A
	2030	26 948	4 550	31 498	1 260		2 013	753	B
	2040	31 811	6 520	38 331	1 533			480	B
R7 Bratislava – Dunajská Lužná R 24,5	2015	11 663	3 183	14 846	594	130	1 020	426	A
	2020	14 243	3 508	17 751	710			310	A
	2030	16 949	4 174	21 123	845			175	A
	2040	21 886	4 961	26 847	1 074		1 870	796	B
I/61 Vajnory – Ivanka západ C 22,5	2015	17 956	2 920	20 876	835	70	2 950	-	B
	2020	22 295	3 159	25 454	1 019			-	B
	2030	25 763	3 643	29 406	1 177			-	B

	2040	39 725	6 947	46 672	1 867			-	C
I/61 Ivanka západ – Veľký Biel C 22,5	2015	20 414	3 129	23 543	942	90	3 500	-	B
	2020	23 485	3 440	26 925	1 077			-	B
	2030	27 559	3 835	31 394	1 256			-	B
	2040	35 076	6 421	41 497	1 660			-	B

* V roku 2015 sa neuvažuje s privádzačom "Zálesie", medzikrižovatkový úsek je Most p/Bratislave – Ivanka západ

Pozn. Stupne A až E – funkčné úrovne kvality dopravy, ktoré charakterizujú kvalitu dopravného prúdu na cestných komunikáciách.
Stupeň F charakterizuje nevyhovujúcu funkčnú úroveň. Diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I. triedy musia spĺňať funkčnú úroveň stupňa C.

Kapacitné posúdenie preukázalo, že navrhované riešenie, či už Variant C červený alebo Variant E zelený je vyhovujúce z hľadiska nárokov dopravy a dopravných vzťahov vo výhľadovom období pre roky 2015, 2020, 2030 a 2040.

Kapacitné posúdenie – križovatky

Navrhovaný úsek diaľnice D4 Jarovce – Ivanka sever bude dopravne prepojený s existujúcou cestnou sieťou prostredníctvom mimoúrovňových križovatiek. Celkovo sa na navrhovanom úseku diaľnice D4 uvažuje so 7 mimoúrovňovými križovatkami. V roku 2020 by mala pribudnúť ôsma mimoúrovňová križovatka, ktorá bude dopravne prepájať diaľnicu D4 s privádzačom "Zálesie". Súčasne sa vo výhlade počíta aj s deviatou mimoúrovňovou križovatkou, ktorá bude dopravne prepájať diaľnicu D4 s budúcou rýchlostnou cestou smerom na R1.

Kapacitne posudzované boli nasledovné križovatky :

- MÚK Jarovce, prepojenie diaľnic D2 a D4.
- MÚK Rusovce, prepojenie diaľnice D4 a cesty I/2 smer Rusovce.
- MÚK Ketelec, prepojenie diaľnice D4 a výhľadovo miestnej komunikácie (predĺženie Bajkalskej ul.).
- MÚK Rovinka, prepojenie diaľnice D4 s rýchlostnou cestou R7 a cestou I/63 smer Šamorín.
- MÚK Most pri Bratislave, prepojenie diaľnice D4 s cestou II/572 smer Most pri Bratislave.
- MÚK Ivanka západ, prepojenie diaľnice D4 s cestou I/61 smer Senec.
- MÚK Ivanka sever, prepojenie diaľnic D1 a D4.

Výpočet posúdenia križovatiek bol vykonaný podľa STN 73 6102 na základe nasledujúcich predpokladov :

- Pripojenie vetiev mimoúrovňových križovatiek pre 4- pruhové komunikácie bolo posudzované pre typ V1 v zmysle návrhu STN 73 6102, pričom pomer rýchlostní vedľajšieho a priameho smeru bol uvažovaný pri hodnotách max. 80/100 km/h.
- Úrovňové križovania, ktoré tvoria súčasť niektorých mimoúrovňových križovatiek boli posudzované ako neriadené úrovňové križovatky, pričom kritické časové odsupy t_g boli uvažované pri prípustnej rýchlosti 60 km/h a priemerné následné časové odstupy t_f boli uvažované pre označenie vedľajšej komunikácie „Daj prednosť v jazde!“.

Smerodajné dopravné zaťaženie pre kapacitné posúdenie križovatiek bolo výhľadové obdobie v roku 2040. Kapacitné posúdenie preukázalo, že všetky posudzované mimoúrovňové a úrovňové križovatky **budú vyhovovať** na výhľadové dopravné zaťaženie.

4.2 Nulový variant

Nulový stav predstavuje stav špecifikovaný komunikačným systémom v dotknutom území, pričom by sa plánovaná investícia nerealizovala a s narastajúcimi nárokmi dopravy by sa musela vysporiadať existujúca cestná sieť. Hlavnú dopravnú funkciu v súčasnosti plní úsek diaľnice D1 a D2 prechádzajúci zastavaným územím Bratislavy. Po zavedení do prevádzky predmetného úseku diaľnice D4 by prišlo k určitému poklesu dopravy a odľahčeniu úsekov diaľnice D1 a vybraných úsekov diaľnice D2 prechádzajúcich hl. mestom SR.

Pokles však nebude veľmi výrazný nakoľko percentuálny podiel tranzitnej dopravy sa pohybuje na úrovni 13 – 18 % z celkovej dopravnej záťaže a prevažnú časť dopravného zaťaženia spomínaných úsekov najmä diaľnice D1 predstavuje vnútromestská doprava. Prostredníctvom riešeného úseku diaľnice D4 by sa však docielilo čiastočné prerozdelenie dopravy pred vstupom do Bratislavy. Veľký význam má aj ďalšie premostenie cez rieku Dunaj a rýchle a bezpečné dopravné napojenie územia južne od Bratislavy (v okolí cesty I/63) na diaľnicu D1.

Prognóza dopravy – nulový variant

Dopravná prognóza pre nulový variant je založená na východiskových podkladoch použitých pre spracovanie regionálnych koeficientov rastu dopravy. Jedná sa v zásade o predpokladaný vývoj územia založený na zistenom vývoji motorizácie, automobilizácie, dopravných výkonoch a na demografickom potenciály územia.

Pri tejto alternatíve bola uvažovaná cestná sieť v dotknutom území taká aká je v súčasnosti v roku 2010 v prevádzke. Táto prognóza by mala byť východiskom pre špecifikáciu dopravných problémov v území zameraných na kapacitné požiadavky a následnú modernizáciu súčasného komunikačného systému. Pre potreby modelovania výhľadovej dopravnej situácie bola použitá metóda kombinácie predpokladaného rozvoja dotknutého územia, vplyvu širších dopravných vzťahov a regionálnych koeficientov rastu dopravy publikovaných v metodickom pokyne MP 01/2006, ktorý vydalo MDPT SR.

Pre **nulový variant** boli kapacitne posúdené :

- úseky vybranej komunikačnej siete diaľnice D1, D2 a dotknutých ciest I., II. a III. triedy (viď. Situácia a Príloha č.2)

Kapacitné posúdenie – nulový variant (v zmysle príslušnej STN)

Z výsledkov kapacitného posúdenia vyplýva, že v časovom horizonte roku **2015** nebudú nárokom dopravného zaťaženia vyhovovať niektoré úseky diaľnice D1 vedené v zastavanom území Bratislavy, ktoré sú zaťažené najmä mestskou dopravou. Ďalej sú nevyhovujúce úseky ciest I. triedy – I/61 a I/63, ktoré už v súčasnosti majú prekročené prípustné intenzity dopravy a priamo ovplyvňujú dopravu na vybraných úsekoch v rámci nulového variantu.

V časových horizontoch **2020, 2030 a 2040** sa z dôvodu nárastu dopravy stanú nevyhovujúce ďalšie úseky diaľnice D1, pričom je extravilánový úsek D1 Vajnory – Senec posudzovaný ako šesťpruhová komunikácia pri šírkovom usporiadaní D 33,5. Predmetné úseky diaľnice D1 nespĺňajú podmienku dodržania funkčnej úrovne C v zmysle STN 73 6101. Zvýšenie kapacity

niektorých úsekov diaľnice D1 zvýšením počtu jazdných pruhov je najmä v zastavanom území veľmi problematické až nereálne. Z uvedeného dôvodu je žiadúce uvažovať s riešením alternatívnej trasy prostredníctvom veľkokapacitnej komfortnej komunikácie.

Kapacitné posúdenie – nulový variant v zmysle STN 73 6101

Úsek	Rok	Lahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Spolu profil	Špičková intenzita skut.v/h smer	Rýchlosť km/h	Prípustná intenzita skut.v/h smer	Rezerva	Funkčná úroveň
D2 Kapitúlske pole – Jarovce D 26,5	2015	3 654	7 359	11 013	441	90	1 020	579	A
	2020	3 682	8 090	11 772	471			549	A
	2030	4 375	9 586	13 961	558			462	A
	2040	4 722	10 750	15 472	619			401	A
D1 Incheba – Ovsíšte D 26,5	2015	46 095	8 024	54 119	2 165	90	2 775	610	C
	2020	52 995	8 819	61 814	2 473			302	C
	2030	61 452	9 424	70 876	2 835		3 330	495	D
	2040	70 252	12 424	82 676	3 307			23	D
D1 Prístavný most (Ovsíšte – Prievoz) D 26,5	2015	116 393	15 027	131 420	5 257	90	3 800	- 1 457	F
	2020	132 340	16 655	148 995	5 960			- 2 160	F
	2030	145 147	17 918	163 065	6 523			- 2 723	F
	2040	161 137	19 283	180 420	7 217			- 3 417	F
D1 Prievoz – Ružinov D 26,5	2015	98 341	11 738	110 079	4 403	90	3 800	- 603	F
	2020	109 019	12 522	121 541	4 862			- 1 062	F
	2030	119 569	13 474	133 043	5 322			- 1 522	F
	2040	128 376	15 079	143 455	5 738			- 1 938	F
D1 Ružinov – Trnávka D 26,5	2015	83 929	11 839	95 768	3 831	90	3 760	- 71	F
	2020	92 879	12 729	105 608	4 225			- 465	F
	2030	101 986	13 695	115 681	4 628			- 868	F
	2040	112 645	14 965	127 610	5 104			- 1 344	F
D1 Trnávka – Letisko D 26,5	2015	71 605	11 819	83 424	3 337	90	3 720	383	E
	2020	79 620	12 868	92 488	3 700			20	E
	2030	87 325	13 845	101 170	4 047			- 327	F
	2040	96 271	14 678	110 949	4 438			- 718	F
D1 Letisko – Zlaté Piesky D 26,5	2015	76 035	10 697	86 732	3 470	90	3760	290	E
	2020	85 535	11 840	97 375	3 895		3760	- 135	F
	2030	93 813	12 738	106 551	4 262			- 502	F
	2040	102 148	13 820	115 968	4 639			- 879	F
D1 Zlaté Piesky - Vajnory D 26,5	2015	61 965	9 121	71 086	2 843	90	3 366	523	D
	2020	69 190	10 022	79 212	3 169		3 760	197	D
	2030	75 886	10 783	86 669	3 467			293	E
	2040	84 376	11 223	97 599	3 904			- 144	F
D1 Vajnory – Senec D 33,5	2015	65 718	11 927	77 645	3 106	130	3 937	831	C
	2020	71 499	13 504	85 003	3 401		3 915	514	C
	2030	84 957	16 000	100 957	4 039		4 698	659	D
	2040	93 692	17 640	111 332	4 453			245	D

D4 Hranica Kittsee – Jarovce (D2) D 26,5	2015	6 299	412	6 711	269	90	1 164	895	A
	2020	7 171	457	7 628	305			859	A
	2030	8 520	542	9 062	363			801	A
	2040	11 195	2 607	13 802	552			540	A

Pozn. Stupne A až E – funkčné úrovne kvality dopravy, ktoré charakterizujú kvalitu dopravného prúdu na cestných komunikáciách. Stupeň F charakterizuje nevyhovujúcu funkčnú úroveň. Diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I. triedy musia spĺňať funkčnú úroveň stupňa C.

5. ZÁVEREČNÉ ZHODNOTENIE

Bratislavský kraj zaznamenal v poslednom desaťročí veľmi veľký rozvoj, čo sa premietlo do nárastu požiadaviek na bezpečnú, kvalitnú a rýchlu dopravnú obsluhu územia. Na takéto požiadavky je nutné pripraviť dopravnú infraštruktúru tak, aby bola aj cenovo dostupná a spĺňala kritériá na trvalo udržateľný rozvoj.

Neustály nárast osobnej a nákladnej dopravy prekonal za posledné obdobie v skúmanom území všetky prognózy rozvoja dopravy, čo má za následok hľadať stále nové dopravné – technické riešenia v rámci stratégie zvyšovania kapacity a priepustnosti komunikácií.

Bratislava, hl. mesto SR predstavuje veľmi silný zdroj a cieľ ciest obyvateľov nielen regiónu ale aj celého Slovenska a susedných štátov v rámci cezhraničnej spolupráce. Podstatnou charakteristikou je nový spôsob života v dotknutom území spôsobený migráciou obyvateľstva za hranice mesta za kvalitnejším bývaním. V Bratislave klesol počet obyvateľov a naopak v okolitých obciach nachádzajúcich sa v okruhu cca. 50 km narástol počet obyvateľov. V území sa realizovala snaha vysťahovať sa za lepším, kvalitnejším a zdravším bývaním smerom von z hlavného mesta, ale pritom každodenný život tohto obyvateľstva je zviazaný s Bratislavou, s prácou, so školou a ďalšími službami. Okrem toho sa okolie Bratislavy čoraz intenzívnejšie využíva na priemyselné a komerčné aktivity. Dopravné vzťahy medzi Bratislavou a okresmi Senec, Pezinok a Malacky generujú zvýšené požiadavky na dopravu a pozemné komunikácie. Vyššie uvedené trendy vývoja dopravy majú negatívny dopad na existujúcu cestnú a diaľničnú sieť, ktorá by mala pružne reagovať na zvýšené požiadavky v rámci rozvoja dotknutého územia.

Hlavným dopravným ťahom v území je v súčasnosti diaľnica D1, ktorá v úseku od križovatky s diaľnicou D2 až po križovatku Zlaté Piesky slúži ako obchvat mesta Bratislava. Ďalšou veľkokapacitnou komunikáciou v rámci diaľničnej siete v území je diaľnica D2. Obidva diaľničné ťahy privádzajú veľký objem zdrojovej – cieľovej dopravy z celého Slovenska a aj zo zahraničia do Bratislavy a jej blízkeho okolia. Ide o tranzit východ – západ a sever – juh a týka sa okrem Slovenska aj Českej republiky, Rakúska a Maďarska. Dopravné problémy vznikajú už na niektorých úsekoch existujúcej diaľničnej siete. V dôsledku „nedostatočnej“ komunikačnej siete Bratislavy sú diaľničné úseky vedené zastavaným územím enormne využívané vnútromestskou dopravou. Táto skutočnosť spôsobuje mimoriadne dopravné zaťaženie na úseku od Incheby cez Prístavný most až po Vajnory. Po dobudovaní úseku cez Mlynskú dolinu a tunel Sitiny smerom na Lamač sa atraktivita tejto trasy ešte zvýšila.

Negatívny dopad neustále sa zvyšujúcich požiadaviek dopravy má však väčší vplyv na existujúcu cestnú sieť – cesty I., II. a III. triedy. V súčasnosti sa kapacitné problémy, nedostatočná priepustnosť a väčšia pravdepodobnosť výskytu dopravných nehôd prejavuje najmä na dopravných radiálach – cesta I/63 smer Šamorín, cesta I/61 smer Senec, cesta II/572 smer Most pri Bratislave a cesta II/502 smer Pezinok. Častokrát vodiči v dopravných špičkách hľadajú

alternatívne trasy a doprava sa presúva aj na cesty nižšej triedy. Spôsobujú sa tým kongescie a hrozí kolaps komunikačného systému.

Vybudovaním a sprevádzkovaním diaľnice D4 príde k odľahčeniu a prerozdeleniu dopravy na komunikáciách na území Bratislavy. Na určité časové obdobie sa zvýši kapacita najzaťaženejších komunikácií vrátane úsekov diaľnic vedúcich cez zastavané územie mesta.

Sprevádzkovanie diaľnice D4 bude mať priaznivý vplyv na :

- skvalitnenie dopravnej obsluhy dotknutého územia,
- zvýšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy,
- odľahčenie komunikačného systému mesta Bratislava,
- zlepšenie kvality života obyvateľstva,
- zníženie negatívnych vplyvov na ŽP,
- celkové zvýšenie hodnoty a rozvojového potenciálu dotknutého územia,
- zlepšenie poskytovanej funkčnej úrovne jednotlivých úsekov komunikačného systému,
- zvýšenie ekonomickej efektívnosti tranzitnej a časti zdrojovej – cieľovej dopravy do Bratislavy

Predkladaná správa o hodnotení vplyvov hodnotí okrem nulového variantu nasledovné dva varianty vedenia diaľnice D4 :

- **Variant C (červený)**, ktorý je prevzatý z TŠ „Štúdia realizovateľnosti a účelnosti pre ťah D4, Bratislava Jarovce – Ivanka sever – Stupava juh – št. hranica SR/RR“.
- **Variant E (zelený)**, ktorý je prevzatý z TŠ „Štúdia realizovateľnosti a účelnosti pre ťah D4, Bratislava Jarovce – Ivanka sever – Stupava juh – št. hranica SR/RR“.

Pri podrobnejšom posúdení a zhodnotení oboch variantov je možné konštatovať, že z hľadiska dopravných vzťahov a pozitívneho dopadu na existujúcu cestnú a diaľničnú sieť majú obidva posudzované varianty rovnaké výhody. Variant C (červený) aj Variant E (zelený) prinášajú v rovnakom rozsahu nesporné zlepšenie dopravy a dopravnej infraštruktúry v dotknutom území.

Z hľadiska výhľadového dopravného zaťaženia a vývoja dopravných vzťahov odporúčame vybudovať a sprevádzkovať diaľnicu D4 v riešenom úseku Jarovce – Ivanka sever. Z hľadiska plánovaného rozvoja územia Bratislavy a blízkeho okolia odporúčame z pohľadu etapizácie vybudovať a sprevádzkovať diaľnicu D4 v úseku Jarovce – Ivanka sever ako prvý z úsekov diaľnice D4. Súčasne odporúčame z dopravného hľadiska vybudovať a sprevádzkovať spolu s diaľnicou D4 v úseku Jarovce – Ivanka sever aj časť úseku D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica po mimoúrovňovú križovatku Rača na ceste II/502.

6. PRÍLOHY

Príloha č.1 Situácia širších dopravných vzťahov a medzinárodných väzieb na diaľnicu D4.
Situácia diaľnice A6 a rýchlostnej cesty S8 v Rakúsku.

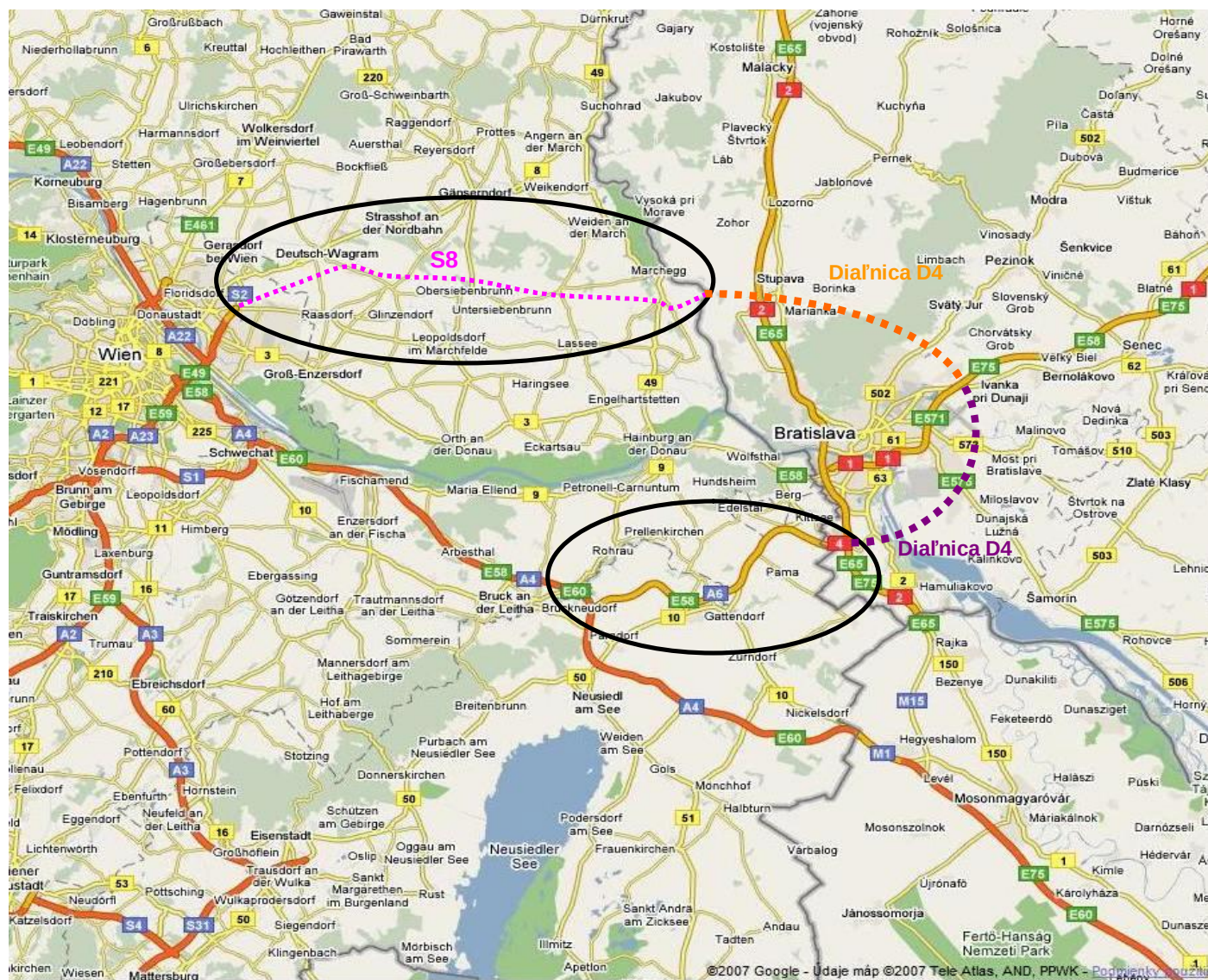
Príloha č.2 Analýza a prognóza dopravy pre výhľadové roky 2015, 2020, 2030 a 2040 pre

-
- stav bez realizácie investície (nulový variant)
 - stav s realizáciou investície (variant C červený a variant E zelený)

V Bratislave, apríl 2010

Vypracoval : Ing. Juraj Fürst

Situácia širších vzťahov medzinárodných väzieb – diaľnica A6, rýchlostná cesta S8, Rakúsko vo vzťahu k diaľnici D4



— záujmové územie investícií A6 a S8

A6 Severovýchodná diaľnica

Úsek: Diaľnica A4 – št. hranica pri Kittsee

bmvf

ASFiNAG



S8 Marchfeld rýchlostná cesta

Úsek Rýchlostná cesta S1 – št. hranica pri Marchegu

bmvf

ASFiNAG



Príloha č. 2

DOPRAVNÉ ZAŤAŽENIE - TABUĽKOVÁ ČASŤ

Intenzita dopravy – súčasný stav – RPD1 2005 (skut.voz./24h v profile)

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
D2: Hranica ČR/SR - Kúty	5 458	6 264	11 722
D2: Kúty – Malacky	6 460	6 715	13 175
D2: Malacky – Lozorno	10 521	6 539	17 060
D2: Lozorno – Lamač	11 729	7 773	19 502
D2: Lamač – Polianky	26 028	10 112	36 140
D2: Most Lafranconi (Mlyn. dolina – Pečňa1)	41 589	9 237	50 821
D2: Kapitulské pole – Jarovce	2 166	5 541	7 707
D1: Prístavný most (Ovsište – Prievoz)	85 381	11 486	96 867
D1: Prievoz – Ružinov	70 335	8 636	78 971
D1: Ružinov – Trnávka	59 922	8 779	68 701
D1: Trnávka – Letisko	51 368	8 875	60 243
D1: Letisko – Zlaté Piesky	55 184	8 166	63 350
D1: Zlaté Piesky – Vajnory	44 639	6 912	51 551
D1: Vajnory – Senec	42 058	9 249	51 307
D1: Senec – Trnava	35 912	8 069	43 981
D4: Hranica SR/RR Kittsee – Jarovce (D2)	4 218	313	4 531
I/2: Holíč	3 955	563	4 518
I/2: Holíč – Gbely	2 378	551	2 929
I/2: Kúty	4 421	1 611	6 032
I/2: Kúty – Moravský Sv. Ján	2 047	375	2 422
I/2: Moravský Sv. Ján – Malacky	2 298	646	2 944
I/2: Malacky	5 152	763	5 915
I/2: Malacky – Lozorno	4 430	1 385	5 815
I/2: Lozorno – Stupava	5 136	641	5 777
I/2: Stupava – Záhorská Bystrica	13 563	1 596	15 159
I/2: Rusovce	11 062	1 032	12 094
I/2: Rusovce – Čuňovo	2 109	123	2 232
I/61: Hranica RR/SR – Berg	3 879	1 136	5 015
I/61: Vajnorská - Zlaté Piesky	-	-	39 959
I/61: Zlaté Piesky - Vajnory	27 038	4 670	31 708
I/61: Vajnory – Veľký Biel	12 845	2 306	15 151
I/61: Veľký Biel – Senec	16 581	2 074	18 655
I/61: Senec	14 428	2 059	16 487
I/61: Senec sever	6 524	1 031	7 555
I/61: Senec sever – Blatné	6 366	1 044	7 410
I/61: Blatné – Igram	4 752	725	5 477
I/61: Igram – Hrnčiarovce	4 233	807	5 040
I/61: Hrnčiarovce – Trnava	9 176	2 024	11 200
I/62: Senec	9 348	3 444	12 792
I/62: Senec – Sládkovičovo	7 705	1 547	9 252
I/63: Bratislava – Rovinka	20 519	3 334	23 853
I/63: Rovinka	16 390	3 383	19 773
I/63: Rovinka – Dunajská Lužná	14 294	2 661	16 955
I/63: Dunajská Lužná – Šamorín	11 723	3 582	15 305
I/63: Šamorín – Báč	9 595	2 221	11 816
I/63: Báč – Holice	7 024	2 160	9 184
I/63: Holice – Dunajská Streda	8 105	1 840	9 945
I/51: Holíč – Radošovce	3 682	1 324	5 006

pokračovanie

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
I/51: Radošovce – Častkovo	4 001	1 491	5 492
I/51: Častkovo - Senica	3 891	1 196	5 087
I/51: Senica – Hradište	5 152	2 934	8 086
I/51: Hradište – Trstín	3 800	2 126	5 926
I/51: Trstín – Boleráz	3 010	1 945	4 955
I/51: Boleráz – Bohdanovce	3 642	3 104	6 476
I/51: Bohdanovce – Trnava	5 843	4 030	9 873
I/51: Trnava, privádzač	13 141	4 689	23 661
I/51: Diaľnica D1 – Vlčkovce	20 970	6 548	27 518
II/500: Kúty – Čáry	2 331	1 056	3 387
II/500: Čáry – Šaštín	4 044	1 650	5 694
II/500: Šaštín – Borský Peter	4 769	1 548	6 317
II/500: Borský Peter – Senica	4 980	1 755	6 735
II/501: Rohožník – Pernek	1 347	666	2 013
II/501: Pernek – Lozorno	4 473	1 014	5 427
II/502: Bratislava – Svätý Jur	14 009	1 191	15 200
II/502: Svätý Jur – Pezinok	21 388	2 260	23 648
II/502: Pezinok	13 872	2 044	15 916
II/502: Pezinok – Cajla	11 598	1 571	13 169
II/502: Cajla – Modra	10 150	1 428	11 578
II/502: Modra	5 161	762	5 293
II/503: Záhorská Ves – Jakubov	998	237	1 225
II/503: Jakubov – Malacky	1 792	324	2 116
II/503: Malacky	4 638	821	5 459
II/503: Malacky – Pernek	2 565	783	3 348
II/503: Pernek – Pezinská Baba	4 170	1 402	5 572
II/503: Pezinská Baba – Pezinok	3 292	1 413	4 705
II/503: Pezinok – Viničné	8 287	2 202	10 489
II/503: Viničné – Senec	7 482	1 952	9 434
II/503: Senec	14 115	3 047	17 162
II/503: Senec – Tomášov	3 397	992	4 389
II/503: Tomášov – Štvrtok na Ostrove	2 678	647	3 325
II/503: Štvrtok na Ostrove – Šamorín	2 971	618	3 589
II/503: Šamorín	4 035	900	4 935
II/504: Modra – Budmerice	3 043	433	3 476
II/504: Budmerice – Ružindol	2 500	371	2 871
II/504: Ružindol – Trnava	2 302	634	2 936
II/505: Devínska Nová Ves	7 710	2 987	10 697
II/510: Tomášov	1 606	388	1 994
II/572: Vrakuňa	9 116	1 021	10 137
III/02039: Záhorská Ves – Vysoká pri Morave	873	155	1 028
III/02039: Vysoká pri Morave – Zohor	1 539	511	2 050
III/02039: Zohor – Stupava	2 168	582	2 750
III/502002: Slovenský Grob	2 072	470	2 542
III/061004: Ivanka pri Dunaji	5 143	911	6 054
III/061009: Šenkvice	1 232	157	1 389
III/062004: Hrnčiarovce – Voderady	568	237	805
Cesta na Senec	-	-	37 565
Rožňavská ul.	-	-	27 516
Gagarinova ul.	39 132	3 194	42 326

pokračovanie

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
Ulica svornosti	20 519	3 334	23 853
Einsteinova ul	44 524	7 107	51 641
Žitná ul.	18 334	1 638	19 972
Račianska ul.	29 548	2 113	31 661
Šancová ul.	-	-	44 768
Pražská ul.	39 098	3 898	42 996
Mlynská dolina	16 643	7 843	24 486
Lamačská ul.	-	-	60 676

Intenzita dopravy – nulový stav – rok 2015 (skut.voz./24h v profile)

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
D2: Hranica ČR/SR – Kúty	8 078	8 206	16 284
D2: Kúty – Malacky	9 561	8 797	18 358
D2: Malacky – Lozorno	15 871	8 566	24 437
D2: Lozorno – Lamač	17 359	10 183	27 542
D2: Lamač – Polianky	38 521	13 247	51 768
D2: tunel Sitiny (Polianky – Mlyn. dolina)	36 123	9 721	45 844
D2: Most Lafranconi (Mlyn. dolina – Pečňa1)	61 552	12 100	73 652
D2: Kapitulské pole – Jarovce	3 654	7 359	11 013
D2: Jarovce – Hranica SR/MR	3 061	4 876	7 937
D1: Incheba – Ovsíšte	46 095	8 024	54 119
D1: Prístavný most (Ovsíšte – Prievoz)	116 393	15 027	131 420
D1: Prievoz – Ružinov	98 341	11 738	110 079
D1: Ružinov – Trnávka	83 929	11 839	95 768
D1: Trnávka – Letisko	71 605	11 819	83 424
D1: Letisko – Zlaté Piesky	76 035	10 697	86 732
D1: Zlaté Piesky – Vajnory	61 965	9 121	71 086
D1: Vajnory – Senec	65 718	11 927	77 645
D1: Senec – Trnava	53 829	10 458	64 287
D4: Hranica SR/RR Kittsee – Jarovce (D2)	6 299	412	6 711
I/2: Holíč	4 983	706	5 689
I/2: Holíč – Gbely	3 184	694	3 878
I/2: Kúty	5 778	1 961	7 739
I/2: Kúty – Moravský Sv. Ján	2 554	470	3 024
I/2: Moravský Sv. Ján – Malacky	2 995	804	3 799
I/2: Malacky	7 172	975	8 147
I/2: Malacky – Lozorno	6 216	1 720	7 936
I/2: Lozorno – Stupava	7 198	811	8 009
I/2: Stupava – Záhorská Bystrica	19 092	1 984	21 076
I/2: Rusovce	15 419	1 349	16 768
I/2: Rusovce – Čuňovo	2 893	152	3 045
I/61: Hranica RR/SR – Berg	5 676	1 413	7 089
I/61: Vajnorská - Zlaté Piesky	-	-	49 576
I/61: Zlaté Piesky - Vajnory	33 931	5 921	39 852
I/61: Vajnory – Veľký Biel	17 788	2 904	20 692
I/61: Veľký Biel – Senec	23 752	2 681	26 433
I/61: Senec	20 242	2 607	22 849
I/61: Senec sever	9 143	1 318	10 461
I/61: Senec sever – Blatné	9 181	1 327	10 508
I/61: Blatné – Igram	6 735	924	7 659
I/61: Igram – Hrnčiarovce	5 494	989	6 483
I/61: Hrnčiarovce – Trnava	11 917	2 435	14 352
I/62: Senec	13 425	4 206	17 631
I/62: Senec – Sládkovičovo	9 707	1 867	11 574
I/63: Bratislava – Rovinka	28 565	4 194	32 759
I/63: Rovinka	23 347	4 126	27 473
I/63: Rovinka – Dunajská Lužná	20 659	3 362	24 021
I/63: Dunajská Lužná – Šamorín	14 679	4 258	18 937
I/63: Šamorín – Báč	12 139	2 726	14 865
I/63: Báč – Holice	9 063	2 579	11 642
I/63: Holice – Dunajská Streda	10 254	2 219	12 473
I/51: Holíč – Radošovce	4 664	1 620	6 284

pokračovanie

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
I/51: Radošovce – Častkovo	5 157	1 807	6 964
I/51: Častkovo – Senica	5 194	1 438	6 632
I/51: Senica – Hradište	6 723	3 524	10 247
I/51: Hradište – Trstín	5 092	2 586	7 678
I/51: Trstín – Boleráz	3 872	2 361	6 233
I/51: Boleráz – Bohdanovce	4 697	3 798	8 495
I/51: Bohdanovce – Trnava	7 619	4 864	12 483
I/51: Trnava, privádzač	16 980	8 087	25 067
I/51: Diaľnica D1 – Vlčkovce	27 085	8 741	35 826
II/500: Kúty – Čáry	2 746	1 196	3 942
II/500: Čáry – Šaštín	4 999	1 864	6 863
II/500: Šaštín – Borský Peter	5 664	1 756	7 420
II/500: Borský Peter – Senica	5 908	1 983	7 891
II/501: Rohožník – Pernek	1 592	795	2 387
II/501: Pernek – Lozorno	5 111	1 174	6 285
II/502: Bratislava – Svätý Jur	16 377	1 385	17 762
II/502: Svätý Jur – Pezinok	24 926	2 608	27 534
II/502: Pezinok	16 318	2 186	18 504
II/502: Pezinok – Cajla	13 315	1 813	15 128
II/502: Cajla – Modra	11 892	1 716	13 608
II/502: Modra	6 192	890	7 082
II/503: Záhorská Ves – Jakubov	1 190	268	1 458
II/503: Jakubov – Malacky	2 117	378	2 495
II/503: Malacky	5 481	976	6 457
II/503: Malacky – Pernek	2 998	914	3 912
II/503: Pernek – Pezinská Baba	4 901	1 640	6 541
II/503: Pezinská Baba – Pezinok	3 834	1 652	5 486
II/503: Pezinok – Viničné	9 713	2 576	12 289
II/503: Viničné – Senec	8 786	2 301	11 087
II/503: Senec	16 573	3 561	20 134
II/503: Senec – Tomášov	3 929	1 179	5 108
II/503: Tomášov – Štvrtok na Ostrove	3 566	709	4 275
II/503: Štvrtok na Ostrove – Šamorín	3 487	699	4 186
II/503: Šamorín	4 801	1 046	5 847
II/504: Modra – Budmerice	3 589	495	4 084
II/504: Budmerice – Ružindol	2 947	429	3 376
II/504: Ružindol – Trnava	2 714	738	3 452
II/505: Devínska Nová Ves	9 168	3 453	12 621
II/510: Tomášov	1 869	439	2 308
II/572: Vrakuňa	10 517	1 198	11 715
III/02039: Záhorská Ves – Vysoká pri Morave	984	173	1 157
III/02039: Vysoká pri Morave – Zohor	1 759	568	2 327
III/02039: Zohor – Stupava	2 467	652	3 119
III/502002: Slovenský Grob	2 462	524	2 986
III/061004: Ivanka pri Dunaji	5 939	1 028	6 967
III/061009: Šenkvice	1 414	174	1 588
III/062004: Hrnčiarovce – Voderady	657	264	921

Intenzita dopravy – nulový stav – rok 2020 (skut.voz./24h v profile)

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
D2: Hranica ČR/SR – Kúty	9 279	9 145	18 424
D2: Kúty – Malacky	10 982	9 804	20 786
D2: Malacky – Lozorno	17 886	9 547	27 433
D2: Lozorno – Lamač	19 939	11 348	31 287
D2: Lamač – Polianky	44 248	14 763	59 011
D2: tunel Sitiny (Polianky – Mlyn. dolina)	41 222	10 441	51 663
D2: Most Lafranconi (Mlyn. dolina – Pečňa1)	70 693	13 486	84 179
D2: Kapitulské pole – Jarovce	3 682	8 090	11 772
D2: Jarovce – Hranica SR/MR	3 471	5 026	8 497
D1: Incheba – Ovsíšte	52 995	8 819	61 814
D1: Prístavný most (Ovsíšte – Prievoz)	132 340	16 655	148 995
D1: Prievoz – Ružinov	109 019	12 522	121 541
D1: Ružinov – Trnávka	92 879	12 729	105 608
D1: Trnávka – Letisko	79 620	12 868	92 488
D1: Letisko – Zlaté Piesky	85 535	11 840	97 375
D1: Zlaté Piesky – Vajnory	69 190	10 022	79 212
D1: Vajnory – Senec	71 499	13 504	85 003
D1: Senec – Trnava	61 050	11 781	72 831
D4: Hranica SR/RR Kittsee – Jarovce (D2)	7 171	457	7 628
I/2: Holíč	5 458	738	6 196
I/2: Holíč – Gbely	3 282	722	4 004
I/2: Kúty	6 101	2 110	8 211
I/2: Kúty – Moravský Sv. Ján	2 825	491	3 316
I/2: Moravský Sv. Ján – Malacky	3 171	846	4 017
I/2: Malacky	8 140	1 045	9 185
I/2: Malacky – Lozorno	6 999	1 897	8 896
I/2: Lozorno – Stupava	8 115	878	8 993
I/2: Stupava – Záhorská Bystrica	21 429	2 187	23 616
I/2: Rusovce	17 477	1 414	18 891
I/2: Rusovce – Čuňovo	3 332	169	3 501
I/61: Hranica RR/SR – Berg	6 129	1 556	7 685
I/61: Vajnorská - Zlaté Piesky	-	-	53 685
I/61: Zlaté Piesky - Vajnory	36 325	6 274	42 599
I/61: Vajnory – Veľký Biel	20 295	3 159	23 454
I/61: Veľký Biel – Senec	26 198	2 841	29 039
I/61: Senec	22 796	2 821	25 617
I/61: Senec sever	10 308	1 412	11 720
I/61: Senec sever – Blatné	10 058	1 430	11 720
I/61: Blatné – Igram	7 508	993	8 501
I/61: Igram – Hrnčiarovce	5 842	1 057	6 899
I/61: Hrnčiarovce – Trnava	12 663	2 651	15 224
I/62: Senec	14 770	4 718	19 488
I/62: Senec – Sládkovičovo	10 633	2 027	12 660
I/63: Bratislava – Rovinka	32 420	4 568	36 988
I/63: Rovinka	25 896	4 635	30 531
I/63: Rovinka – Dunajská Lužná	22 584	3 646	26 230
I/63: Dunajská Lužná – Šamorín	16 178	4 693	20 871
I/63: Šamorín – Báč	13 241	2 910	16 151
I/63: Báč – Holice	9 693	2 830	12 523
I/63: Holice – Dunajská Streda	11 185	2 410	13 595
I/51: Holíč – Radošovce	5 081	1 734	6 815

pokračovanie

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
I/51: Radošovce – Častkovo	5 521	1 953	7 474
I/51: Častkovo – Senica	5 370	1 567	6 937
I/51: Senica – Hradište	7 110	3 844	10 954
I/51: Hradište – Trstín	5 244	2 786	8 030
I/51: Trstín – Boleráz	4 154	2 548	6 702
I/51: Boleráz – Bohdanovce	5 026	4 066	9 092
I/51: Bohdanovce – Trnava	8 063	5 279	13 342
I/51: Trnava, privádzač	18 529	9 291	27 820
I/51: Diaľnica D1 - Vlčkovce	29 568	10 084	39 652
II/500: Kúty – Čáry	2 914	1 267	4 181
II/500: Čáry – Šaštín	5 055	1 980	7 035
II/500: Šaštín – Borský Peter	5 961	1 858	7 819
II/500: Borský Peter – Senica	6 225	2 106	8 331
II/501: Rohožník – Pernek	1 684	819	2 503
II/501: Pernek – Lozorno	5 216	1 247	6 463
II/502: Bratislava – Svätý Jur	17 511	1 465	18 976
II/502: Svätý Jur – Pezinok	26 735	2 780	29 515
II/502: Pezinok	17 340	2 153	19 493
II/502: Pezinok – Cajla	14 498	1 932	16 430
II/502: Cajla – Modra	12 687	1 879	14 566
II/502: Modra	6 451	937	7 388
II/503: Záhorská Ves – Jakubov	1 248	279	1 527
II/503: Jakubov – Malacky	2 240	398	2 638
II/503: Malacky	5 798	1 010	6 808
II/503: Malacky – Pernek	3 206	963	4 169
II/503: Pernek – Pezinská Baba	5 212	1 724	6 936
II/503: Pezinská Baba – Pezinok	4 115	1 738	5 853
II/503: Pezinok – Viničné	10 359	2 708	13 067
II/503: Viničné – Senec	9 353	2 401	11 754
II/503: Senec	17 644	3 748	21 392
II/503: Senec – Tomášov	4 246	1 220	5 466
II/503: Tomášov – Štvrtok na Ostrove	3 348	776	4 124
II/503: Štvrtok na Ostrove – Šamorín	3 714	742	4 456
II/503: Šamorín	5 043	1 080	6 123
II/504: Modra – Budmerice	3 816	520	4 336
II/504: Budmerice – Ružindol	3 125	445	3 570
II/504: Ružindol – Trnava	2 878	761	3 639
II/505: Devínska Nová Ves	9 638	3 674	13 312
II/510: Tomášov	2 008	477	2 485
II/572: Vrakuňa	11 395	1 256	12 651
III/02039: Záhorská Ves – Vysoká pri Morave	1 048	180	1228
III/02039: Vysoká pri Morave – Zohor	1 847	593	2 440
III/02039: Zohor – Stupava	2 602	675	3 277
III/502002: Slovenský Grob	2 486	545	3 031
III/061004: Ivanka pri Dunaji	6 172	1 057	7 229
III/061009: Šenkvice	1 478	182	1 660
III/062004: Hrnčiarovce - Voderady	682	275	957

Intenzita dopravy – nulový stav – rok 2030 (skut.voz./24h v profile)

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
D2: Hranica ČR/SR - Kúty	11 025	10 837	21 862
D2: Kúty – Malacky	13 049	11 617	24 666
D2: Malacky – Lozorno	21 252	11 312	32 564
D2: Lozorno – Lamač	23 692	13 447	37 139
D2: Lamač – Polianky	52 576	17 494	70 070
D2: tunel Sitiny (Polianky – Mlyn. dolina)	48 981	12 369	61 350
D2: Most Lafranconi (Mlyn. dolina – Pečňa1)	90 664	17 920	108 584
D2: Kapitúlske pole – Jarovce	4 375	9 586	13 961
D2: Jarovce – Hranica SR/MR	4 085	6 877	10 962
D1: Incheba - Ovsíšte	61 452	9 424	70 876
D1: Prístavný most (Ovsíšte – Prievoz)	145 147	17 918	163 065
D1: Prievoz – Ružinov	119 569	13 474	133 043
D1: Ružinov – Trnávka	101 986	13 695	115 681
D1: Trnávka – Letisko	87 325	13 845	101 170
D1: Letisko – Zlaté Piesky	93 813	12 738	106 551
D1: Zlaté Piesky – Vajnory	75 886	10 783	86 669
D1: Vajnory – Senec	84 957	16 000	100 957
D1: Senec – Trnava	72 542	13 959	86 501
D4: Hranica SR/RR Kittsee – Jarovce (D2)	8 520	542	9 062
I/2: Holíč	6 288	833	7 121
I/2: Holíč – Gbely	3 781	815	4 596
I/2: Kúty	7 029	2 384	9 413
I/2: Kúty – Moravský Sv. Ján	3 255	555	3 810
I/2: Moravský Sv. Ján – Malacky	3 654	956	4 610
I/2: Malacky	9 380	1 181	10 561
I/2: Malacky – Lozorno	8 048	2 144	10 192
I/2: Lozorno – Stupava	9 332	992	10 324
I/2: Stupava – Záhorská Bystrica	24 643	2 471	27 114
I/2: Rusovce	20 465	1 630	22 095
I/2: Rusovce – Čuňovo	3 902	213	4 115
I/61: Hranica RR/SR – Berg	7 176	1 965	9 141
I/61: Vajnorská - Zlaté Piesky	-	-	58 500
I/61: Zlaté Piesky - Vajnory	39 584	6 837	46 421
I/61: Vajnory – Veľký Biel	23 763	3 643	27 406
I/61: Veľký Biel – Senec	30 675	3 277	33 952
I/61: Senec	26 692	3 253	29 945
I/61: Senec sever	12 069	1 629	13 698
I/61: Senec sever – Blatné	11 777	1 649	13 426
I/61: Blatné – Igram	8 791	1 146	9 937
I/61: Igram – Hrnčiarovce	6 730	1 194	7 924
I/61: Hrnčiarovce – Trnava	14 589	2 996	17 585
I/62: Senec	17 294	5 441	22 735
I/62: Senec – Sládkovičovo	12 251	2 290	14 541
I/63: Bratislava – Rovinka	37 353	5 161	42 514
I/63: Rovinka	29 780	5 237	35 017
I/63: Rovinka – Dunajská Lužná	26 443	4 119	30 562
I/63: Dunajská Lužná – Šamorín	18 640	5 301	23 941
I/63: Šamorín – Báč	15 256	3 287	18 543
I/63: Báč – Holice	11 168	3 197	14 365
I/63: Holice – Dunajská Streda	12 887	2 723	15 610
I/51: Holíč – Radošovce	5 854	1 959	7 813

pokračovanie

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
I/51: Radošovce – Častkovo	6 361	3 687	10 048
I/51: Častkovo – Senica	6 187	1 770	7 957
I/51: Senica – Hradište	8 191	4 342	12 533
I/51: Hradište – Trstín	6 042	3 146	9 188
I/51: Trstín – Boleráz	4 786	2 879	7 665
I/51: Boleráz – Bohdanovce	5 791	4 594	10 385
I/51: Bohdanovce – Trnava	9 290	5 964	15 254
I/51: Trnava, privádzač	21 945	11 342	33 287
I/51: Diaľnica D1 – Vlčkovce	35 020	12 310	47 330
II/500: Kúty – Čáry	3 240	1 383	4 623
II/500: Čáry – Šaštín	5 621	2 161	7 782
II/500: Šaštín – Borský Peter	6 629	2 028	8 657
II/500: Borský Peter – Senica	6 922	2 299	9 221
II/501: Rohožník – Pernek	1 858	892	2 750
II/501: Pernek – Lozorno	6 172	1 359	7 531
II/502: Bratislava – Svätý Jur	19 332	1 596	20 928
II/502: Svätý Jur – Pezinok	29 515	3 028	32 543
II/502: Pezinok	19 143	2 739	21 889
II/502: Pezinok – Cajla	16 005	2 105	18 110
II/502: Cajla – Modra	14 007	1 913	15 920
II/502: Modra	7 122	1 021	8 143
II/503: Záhorská Ves – Jakubov	1 377	304	1 681
II/503: Jakubov – Malacky	2 473	434	2 907
II/503: Malacky	3 400	1 100	4 500
II/503: Malacky – Pernek	3 540	1 049	4 589
II/503: Pernek – Pezinská Baba	5 754	1 838	7 632
II/503: Pezinská Baba – Pezinok	4 543	1 893	6 436
II/503: Pezinok – Viničné	11 436	2 951	14 387
II/503: Viničné – Senec	10 325	2 616	12 941
II/503: Senec	19 479	4 083	23 562
II/503: Senec – Tomášov	4 688	1 329	6 017
II/503: Tomášov – Štvrtok na Ostrove	3 722	847	4 569
II/503: Štvrtok na Ostrove – Šamorín	4 130	809	4 939
II/503: Šamorín	5 609	1 179	6 788
II/504: Modra – Budmerice	4 199	580	4 779
II/504: Budmerice – Ružindol	3 450	497	3 947
II/504: Ružindol – Trnava	3 177	850	4 027
II/505: Devínska Nová Ves	10 640	4 002	14 642
II/510: Tomášov	2 216	520	2 736
II/572: Vrakuňa	12 580	1 368	13 948
III/02039: Záhorská Ves – Vysoká pri Morave	1 135	195	1 330
III/02039: Vysoká pri Morave – Zohor	2 000	644	2 644
III/02039: Zohor – Stupava	2 818	733	3 551
III/502002: Slovenský Grob	2 694	592	3 286
III/061004: Ivanka pri Dunaji	6 686	1 236	7 922
III/061009: Šenkvice	1 602	198	1 800
III/062004: Hrnčiarovce – Voderady	738	299	1037

Intenzita dopravy – nulový stav – rok 2040 (skut.voz./24h v profile)

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
D2: Hranica ČR/SR - Kúty	11 898	12 152	24 050
D2: Kúty – Malacky	14 083	13 027	27 110
D2: Malacky – Lozorno	22 936	12 686	35 622
D2: Lozorno – Lamač	25 569	15 080	40 649
D2: Lamač – Polianky	56 741	19 617	76 358
D2: tunel Sitiny (Polianky – Mlyn. dolina)	52 741	15 395	68 136
D2: Most Lafranconi (Mlyn. dolina – Pečňa1)	90 664	17 920	108 584
D2: Kapitúlske pole – Jarovce	4 722	10 750	15 472
D2: Jarovce – Hranice SR/MR	4 381	8 234	12 615
D1: Incheba - Ovsíšte	70 252	12 424	82 676
D1: Prístavný most (Ovsíšte – Prievoz)	161 137	19 283	180 420
D1: Prievoz – Ružinov	128 376	15 079	143 455
D1: Ružinov – Trnávka	112 645	14 965	127 610
D1: Trnávka – Letisko	96 271	14 678	110 949
D1: Letisko – Zlaté Piesky	102 148	13 820	115 968
D1: Zlaté Piesky – Vajnory	84 376	11 223	97 599
D1: Vajnory – Senec	93 692	17 640	111 332
D1: Senec – Trnava	78 289	14 654	92 943
D4: Hranica SR/RR Kittsee – Jarovce (D2)	11 195	2 607	13 802
I/2: Holíč	7 604	943	8 547
I/2: Holíč – Gbely	4 531	916	5 447
I/2: Kúty	8 464	2 803	11 267
I/2: Kúty – Moravský Sv. Ján	4 094	652	4 746
I/2: Moravský Sv. Ján – Malacky	4 496	1 124	5 620
I/2: Malacky	10 287	1 327	11 614
I/2: Malacky – Lozorno	8 841	2 409	11 250
I/2: Lozorno – Stupava	10 172	1 115	11 287
I/2: Stupava – Záhorská Bystrica	26 514	2 730	29 244
I/2: Rusovce	22 124	1 796	23 920
I/2: Rusovce – Čuňovo	4 518	285	4 803
I/61: Hranica RR/SR – Berg	7 758	1 977	9 735
I/61: Vajnorská - Zlaté Piesky	-	-	61 500
I/61: Zlaté Piesky - Vajnory	43 076	7 226	50 302
I/61: Vajnory – Veľký Biel	25 690	4 012	29 702
I/61: Veľký Biel – Senec	32 162	3 609	35 771
I/61: Senec	28 856	3 583	32 439
I/61: Senec sever	13 048	1 794	14 842
I/61: Senec sever – Blatné	12 732	1 816	14 548
I/61: Blatné – Igram	9 504	1 261	10 765
I/61: Igram – Hrnčiarovce	7 966	1 304	9 270
I/61: Hrnčiarovce – Trnava	16 327	3 407	19 734
I/62: Senec	18 696	5 992	24 688
I/62: Senec – Sládkovičovo	14 310	2 692	17 002
I/63: Bratislava – Rovinka	40 038	5 701	45 739
I/63: Rovinka	31 924	5 886	37 810
I/63: Rovinka – Dunajská Lužná	28 385	4 630	33 015
I/63: Dunajská Lužná – Šamorín	23 446	5 910	29 356
I/63: Šamorín – Báč	16 356	3 864	20 220
I/63: Báč – Holice	13 563	3 722	17 285
I/63: Holice – Dunajská Streda	14 469	3 200	17 669
I/51: Holíč – Radošovce	6 851	2 284	9 135

pokračovanie

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
I/51: Radošovce – Častkovo	7 849	3 952	11 801
I/51: Častkovo – Senica	7 637	2 082	9 719
I/51: Senica – Hradište	9 304	4 986	14 290
I/51: Hradište – Trstín	7 269	3 699	10 968
I/51: Trstín – Boleráz	6 020	3 198	9 218
I/51: Boleráz – Bohdanovce	7 024	5 176	12 200
I/51: Bohdanovce – Trnava	11 095	6 497	17 592
I/51: Trnava, privádzač	23 862	11 868	35 730
I/51: Diaľnica D1 – Vlčkovce	38 451	13 293	51 744
II/500: Kúty – Čáry	3 457	1 500	4 957
II/500: Čáry – Šaštín	5 824	2 343	8 167
II/500: Šaštín – Borský Peter	6 868	2 198	9 066
II/500: Borský Peter – Senica	7 171	2 492	9 663
II/501: Rohožník – Pernek	2 039	965	3 004
II/501: Pernek – Lozorno	6 441	1 440	7 881
II/502: Bratislava – Svätý Jur	20 372	1 691	22 063
II/502: Svätý Jur – Pezinok	30 799	3 209	34 008
II/502: Pezinok	19 976	2 903	22 879
II/502: Pezinok – Cajla	16 701	2 231	18 932
II/502: Cajla – Modra	14 616	2 028	16 644
II/502: Modra	7 432	1 082	8 514
II/503: Záhorská Ves – Jakubov	1 489	346	1 835
II/503: Jakubov – Malacky	2 695	461	3 156
II/503: Malacky	6 678	1 175	7 853
II/503: Malacky – Pernek	3 713	1 112	4 825
II/503: Pernek – Pezinská Baba	6 005	1 991	7 996
II/503: Pezinská Baba – Pezinok	4 741	2 006	6 747
II/503: Pezinok – Viničné	11 933	3 127	15 060
II/503: Viničné – Senec	10 775	2 772	13 547
II/503: Senec	20 326	4 327	24 653
II/503: Senec – Tomášov	4 891	1 409	6 300
II/503: Tomášov – Štvrtok na Ostrove	3 956	919	4 875
II/503: Štvrtok na Ostrove – Šamorín	4 278	878	5 156
II/503: Šamorín	5 810	1 278	7 088
II/504: Modra – Budmerice	4 382	615	4 997
II/504: Budmerice – Ružindol	3 600	527	4 127
II/504: Ružindol – Trnava	3 315	900	4 215
II/505: Devínska Nová Ves	11 102	4 242	15 344
II/510: Tomášov	2 356	551	2 907
II/572: Vrakuňa	13 127	1 450	14 577
III/02039: Záhorská Ves – Vysoká pri Morave	1 225	207	1 432
III/02039: Vysoká pri Morave – Zohor	2 155	680	2 835
III/02039: Zohor – Stupava	3 036	775	3 811
III/502002: Slovenský Grob	2 901	625	3 526
III/061004: Ivanka pri Dunaji	7 201	1 212	8 413
III/061009: Šenkvice	1 725	209	1 934
III/062004: Hrnčiarovce – Voderady	796	316	1 112

Intenzita dopravy – D4 s R7 (zelený variant) – rok 2015 (skut.voz./24h v profile)

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
D2: Hranica ČR/SR – Kúty	8 078	8 206	16 284
D2: Kúty – Malacky	9 561	8 797	18 358
D2: Malacky – Lozorno	15 571	8 566	24 137
D2: Lozorno – Stupava, juh	17 359	11 183	28 542
D2: Stupava, juh – Lamač	18 064	11 257	29 321
D2: Lamač – Polianky	33 766	12 384	46 150
D2: tunel Sitiny (Polianky – Mlyn. dolina)	32 361	8 934	41 295
D2: Most Lafranconi (Mlyn. dolina – Pečňa1)	49 145	9 041	58 186
D2: Kapitúlske pole – Jarovce	11 867	6 982	18 849
D2: Jarovce – Hranica SR/MR	4 235	4 839	9 074
D1: Incheba – Ovsíšte	37 374	4 911	42 285
D1: Prístavný most (Ovsíšte – Prievoz)	109 509	11 976	121 485
D1: Prievoz – Ružinov	92 153	8 274	100 427
D1: Ružinov – Trnávka	79 258	8 841	88 099
D1: Trnávka – Letisko	68 999	8 960	77 959
D1: Letisko – Zlaté Piesky	73 914	7 932	81 846
D1: Zlaté Piesky – Vajnory	63 569	6 114	69 683
D1: Vajnory – Ivanka, sever	58 004	9 784	67 788
D1: Ivanka, sever – Triblavina	71 811	13 574	85 385
D1: Triblavina – Senec	67 454	11 041	78 495
D1: Senec – Blatné	60 804	10 470	71 274
D1: Blatné – Voderady	60 758	11 958	72 716
D1: Voderady – Trnava	59 538	10 086	69 624
D4: Hranica Kittsee – Jarovce (D2)	13 897	2 849	16 746
D4: Jarovce – cesta I/2	16 011	3 472	19 483
D4: Cesta I/2 – Ketelec	17 409	4 420	21 829
D4: Ketelec – Rovinka	20 675	5 383	26 058
D4: Rovinka – Most pri Bratislave	17 906	4 180	22 086
D4: Most pri Bratislave – Ivanka západ	17 645	3 631	21 276
D4: Ivanka západ – Ivanka sever	23 148	4 087	27 235
D4: Ivanka sever – Čierna voda	19 839	3 579	23 418
D4: Čierna voda – Rača	17 308	3 172	20 480
D4: Záhorská Bystrica – Stupava juh	16 602	2 041	18 643
D4: Stupava juh – cesta II/505	11 529	3 149	14 678
I/2: Holíč	5 003	681	5 684
I/2: Holíč – Gbely	3 037	683	3 720
I/2: Kúty	5 741	1 894	7 635
I/2: Kúty – Moravský Sv. Ján	2 609	452	3 061
I/2: Moravský Sv. Ján – Malacky	2 965	793	3 758
I/2: Malacky	7 554	948	8 502
I/2: Malacky – Lozorno	6 195	1 742	7 937
I/2: Lozorno – Stupava	7 201	806	8 007
I/2: Stupava – Záhorská Bystrica	18 948	1 904	20 852
I/2: Rusovce	15 721	1 289	17 010
I/2: Rusovce – Čuňovo	2 872	156	3 028
I/61: Hranica RR/SR – Berg	3 216	611	3 827
I/61: Vajnorská – Zlaté Piesky	-	-	49 685
I/61: Zlaté Piesky – Vajnory	34 010	5 847	39 857
I/61: Vajnory – Ivanka západ	17 956	2 920	20 876
I/61: Ivanka západ – Veľký Biel	20 414	3 129	23 543
I/61: Veľký Biel – Senec	18 589	2 796	21 385
I/61: Senec	18 204	2 468	20 672

pokračovanie

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
I/61: Senec – Blatné	13 595	2 894	16 489
I/61: Blatné – Igram	7 011	913	7 924
I/61: Igram – Hrnčiarovce	5 488	984	6 472
I/61: Hrnčiarovce – Trnava	13 945	2 908	16 853
I/62: Senec	13 011	4 275	17 286
I/62: Senec – Sládkovičovo	9 728	1 854	11 582
I/63: Bratislava – Rovinka	28 498	4 189	32 687
I/63: Rovinka	9 753	1 086	10 839
I/63: Rovinka – Dunajská Lužná	4 793	594	5 387
R7: Bratislava – Dunajská Lužná	11 663	3 183	14 846
I/63: Dunajská Lužná – Šamorín	14 465	4 108	18 573
I/63: Šamorín – Báč	11 726	2 681	14 407
I/63: Báč – Holice	9 313	2 549	11 862
I/63: Holice – Dunajská Streda	10 594	2 374	12 968
I/51: Holič – Radošovce	4 693	1 580	6 273
I/51: Radošovce – Častkovo	5 206	1 804	7 010
I/51: Častkovo – Senica	4 848	1 438	6 283
I/51: Senica – Hradište	6 459	3 511	9 970
I/51: Hradište – Trstín	4 806	2 579	7 385
I/51: Trstín – Boleráz	3 827	2 380	6 207
I/51: Boleráz – Bohdanovce	4 477	3 806	8 283
I/51: Bohdanovce – Trnava	7 638	4 843	12 481
I/51: Trnava, privádzací	17 075	8 195	25 270
I/51: Diaľnica D1 – Vlčkovce	26 877	8 750	35 627
II/500: Kúty – Čáry	2 672	1 198	3 870
II/500: Čáry – Šaštín	4 960	1 821	6 781
II/500: Šaštín – Borský Peter	5 632	1 762	7 394
II/500: Borský Peter – Senica	5 894	1 975	7 869
II/501: Rohožník – Pernek	1 604	752	2 356
II/501: Pernek – Lozorno	5 062	1 186	6 248
II/502: Bratislava – Svätý Jur	16 173	1 367	17 540
II/502: Svätý Jur – Pezinok	25 024	2 583	27 607
II/502: Pezinok	16 152	2 189	18 341
II/502: Pezinok – Cajla	13 408	1 795	15 203
II/502: Cajla – Modra	11 903	1 698	13 601
II/502: Modra	5 956	884	6 840
II/503: Záhorská Ves – Jakubov	1 170	267	1 438
II/503: Jakubov – Malacky	2 091	368	2 459
II/503: Malacky	5 403	976	6 379
II/503: Malacky – Pernek	2 927	890	3 817
II/503: Pernek – Pezinská Baba	4 738	1 647	6 385
II/503: Pezinská Baba – Pezinok	3 799	1 673	5 472
II/503: Pezinok – Viničné	9 270	1 976	11 246
II/503: Viničné – Senec	7 864	1 874	9 738
II/503: Senec	16 584	3 495	20 079
II/503: Senec – Tomášov	4 032	1 154	5 186
II/503: Tomášov – Štvrtok na Ostrove	3 590	718	4 308
II/503: Štvrtok na Ostrove – Šamorín	3 493	717	4 210
II/503: Šamorín	4 860	1 007	5 867
II/504: Modra – Budmerice	3 609	486	4 095

pokračovanie

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
II/504: Budmerice – Ružindol	2 889	423	3 312
II/504: Ružindol – Trnava	2 751	731	3 482
II/505: Devínska Nová Ves	9 187	3 420	12 607
II/510: Tomášov	1 866	448	2 314
II/572: Vrakuňa	10 542	1 206	11 748
III/02039: Záhorská Ves – Vysoká pri Morave	1 004	175	1 179
III/02039: Vysoká pri Morave – Zohor	1 763	561	2 324
III/02039: Zohor – Stupava	2 478	647	3 125
III/502002: Slovenský Grob	2 387	521	2 908
III/061004: Ivanka pri Dunaji	5 949	1008	6 957
III/061009: Šenkvice	1 402	177	1 579
Triblavina – Čierna voda	6 948	537	7 485
III/062004: Hrnčiarovce – D1	4 108	876	4 984
III/062004: D1 - Voderady	7 498	1 810	9 308

Intenzita dopravy – D4 s R7 (zelený variant) – rok 2020 (skut.voz./24h v profile)

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
D2: Hranica ČR/SR – Kúty	9 279	9 145	18 424
D2: Kúty – Malacky	10 982	9 804	20 786
D2: Malacky – Lozorno	17 886	9 547	27 433
D2: Lozorno – Stupava, juh	21 533	12 478	34 011
D2: Stupava, juh – Lamač	21 856	12 665	34 521
D2: Lamač – Polianky	35 922	13 158	49 150
D2: tunel Sitiny (Polianky – Mlyn. dolina)	34 845	9 301	43 146
D2: Most Lafranconi (Mlyn. dolina – Pečňa1)	50 087	10 502	60 589
D2: Kapitúlske pole – Jarovce	13 475	7 398	20 873
D2: Jarovce – Hranica SR/MR	4 976	5 257	10 233
D1: Incheba – Ovsíšte	40 543	5 286	45 829
D1: Prístavný most (Ovsíšte – Prievoz)	116 719	12 747	129 466
D1: Prievoz – Ružinov	93 398	8 614	102 012
D1: Ružinov – Trnávka	83 258	8 821	92 079
D1: Trnávka – Letisko	74 281	8 678	82 959
D1: Letisko – Zlaté Piesky	75 466	8 795	84 261
D1: Zlaté Piesky – Vajnory	64 100	6 764	70 864
D1: Vajnory – Ivanka, sever	58 754	9 834	68 588
D1: Ivanka, sever – Triblavina	76 566	13 574	90 140
D1: Triblavina – Senec	71 339	13 233	84 572
D1: Senec – Blatné	60 825	11 370	72 195
D1: Blatné – Voderady	63 758	11 958	75 716
D1: Voderady – Trnava	61 538	11 971	73 509
D4: Hranica Kittsee – Jarovce (D2)	14 963	3 047	18 010
D4: Jarovce – cesta I/2	17 275	3 867	21 142
D4: Cesta I/2 – Ketelec	18 291	4 854	23 145
D4: Ketelec – Rovinka	22 587	5 986	28 573
D4: Rovinka – Most pri Bratislave	20 140	4 573	24 713
D4: Most pri Bratislave – Privádzač „Zálesie“	20 760	4 248	25 008
D4: Privádzač „Zálesie“ – Ivanka západ	21 174	4 137	25 311
D4: Ivanka západ – Ivanka sever	25 076	4 100	29 176
D4: Ivanka sever – Čierna voda	22 646	3 824	26 470
D4: Čierna voda – Rača	19 054	3 280	22 334
D4: Rača – Záhorská Bystrica	18 070	3 144	21 214
D4: Záhorská Bystrica – Stupava juh	21 444	2 226	23 670
D4: Stupava juh – cesta II/505	14 968	3 426	18 394
D4: Cesta II/505 – Marchegg	12 685	2 768	15 453
I/2: Holíč	5 458	738	6 196
I/2: Holíč – Gbely	3 282	722	4 004
I/2: Kúty	6 101	2 110	8 211
I/2: Kúty – Moravský Sv. Ján	2 825	491	3 316
I/2: Moravský Sv. Ján – Malacky	3 171	846	4 017
I/2: Malacky	8 140	1 045	9 185
I/2: Malacky – Lozorno	6 999	1 897	8 896
I/2: Lozorno – Stupava	8 115	878	8 993
I/2: Stupava – Záhorská Bystrica	21 429	2 187	23 616
I/2: Rusovce	17 477	1 414	18 891
I/2: Rusovce – Čuňovo	3 332	169	3 501
I/61: Hranica RR/SR – Berg	3 497	674	4 171
I/61: Vajnorská – Zlaté Piesky	-	-	53 685
I/61: Zlaté Piesky – Vajnory	36 325	6 274	42 599
I/61: Vajnory – Ivanka západ	22 295	3 159	25 454
I/61: Ivanka západ – Veľký Biel	23 485	3 440	26 925

I/61: Veľký Biel – Senec	22 926	2 841	25 767
--------------------------	--------	-------	--------

pokračovanie

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
I/61: Senec	22 393	2 821	25 214
I/61: Senec – Blatné	15 811	3 114	18 925
I/61: Blatné – Igram	7 822	996	8 818
I/61: Igram – Hrnčiarovce	5 842	1 057	6 899
I/61: Hrnčiarovce – Trnava	15 988	3 163	19 151
I/62: Senec	14 770	4 718	19 488
I/62: Senec – Sládkovičovo	10 633	2 027	12 660
I/63: Bratislava – Rovinka	32 420	4 568	36 988
I/63: Rovinka	11 653	1 127	12 780
I/63: Rovinka – Dunajská Lužná	5 653	625	6 278
R7: Bratislava – Dunajská Lužná	14 243	3 508	17 751
I/63: Dunajská Lužná – Šamorín	4 784	1 887	6 671
I/63: Šamorín – Báč	1 847	104	1 951
R7: Dunajská Lužná - Holice	11 394	2 806	14 200
I/63: Báč – Holice	1 148	586	1 734
I/63: Holice – Dunajská Streda	2 640	166	2 806
R7: Holice – Dunajská Streda	8 545	2 244	10 789
I/51: Holíč – Radošovce	5 081	1 734	6 815
I/51: Radošovce – Častkovo	5 521	1 953	7 474
I/51: Častkovo – Senica	5 370	1 567	6 937
I/51: Senica – Hradište	7 110	3 844	10 954
I/51: Hradište – Trstín	5 244	2 786	8 030
I/51: Trstín – Boleráz	4 154	2 548	6 702
I/51: Boleráz – Bohdanovce	5 026	4 066	9 092
I/51: Bohdanovce – Trnava	8 063	5 279	13 342
I/51: Trnava, privádzač	18 529	9 291	27 820
I/51: Diaľnica D1 – Vlčkovce	29 568	10 084	39 652
II/500: Kúty – Čáry	2 914	1 267	4 181
II/500: Čáry – Šaštín	5 055	1 980	7 035
II/500: Šaštín – Borský Peter	5 961	1 858	7 819
II/500: Borský Peter – Senica	6 225	2 106	8 331
II/501: Rohožník – Pernek	1 684	819	2 503
II/501: Pernek – Lozorno	5 216	1 247	6 463
II/502: Bratislava – Svätý Jur	17 511	1 465	18 976
II/502: Svätý Jur – Pezinok	26 735	2 780	29 515
II/502: Pezinok	17 340	2 153	19 493
II/502: Pezinok – Cajla	14 498	1 932	16 430
II/502: Cajla – Modra	12 687	1 879	14 566
II/502: Modra	6 451	937	7 388
II/503: Záhorská Ves – Jakubov	1 248	279	1 527
II/503: Jakubov – Malacky	2 240	398	2 638
II/503: Malacky	5 798	1 010	6 808
II/503: Malacky – Pernek	3 145	963	4 108
II/503: Pernek – Pezinská Baba	5 973	894	6 867
II/503: Pezinská Baba – Pezinok	4 990	926	5 916
II/503: Pezinok – Viničné	8 539	1 624	10 163
II/503: Viničné – Senec	7 578	1 321	8 899
II/503: Senec	17 644	3 748	21 392
II/503: Senec – Tomášov	4 246	1 220	5 466
II/503: Tomášov – Štvrtok na Ostrove	3 348	776	4 124
II/503: Štvrtok na Ostrove – Šamorín	3 714	742	4 456
II/503: Šamorín	5 043	1 080	6 123
II/504: Modra – Budmerice	3 816	520	4 336

pokračovanie

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
II/504: Budmerice – Ružindol	3 125	445	3 570
II/504: Ružindol – Trnava	2 878	761	3 639
II/505: Devínska Nová Ves	9 638	3 674	13 312
II/510: Tomášov	2 008	477	2 485
II/572: Vrakuňa	11 395	1 256	12 651
III/02039: Záhorská Ves – Vysoká pri Morave	1 048	180	1 228
III/02039: Vysoká pri Morave – Zohor	1 847	593	2 440
III/02039: Zohor – Stupava	2 602	675	3 277
III/502002: Slovenský Grob	2 486	545	3 031
III/061004: Ivanka pri Dunaji	6 172	1 057	7 229
III/061009: Šenkvice	1 478	182	1 660
Triblavina – Čierna voda	7 371	560	7 931
III/062004: Hrnčiarovce – D1	4 489	967	5 456
III/062004: D1 - Voderady	8 756	1 958	10 714

Intenzita dopravy – D4 s R7 (zelený variant) – rok 2030 (skut.voz./24h v profile)

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
D2: Hranica ČR/SR – Kúty	11 025	10 837	21 862
D2: Kúty – Malacky	13 049	11 617	24 666
D2: Malacky – Lozorno	23 199	12 694	35 893
D2: Lozorno – Stupava, juh	25 624	14 849	40 473
D2: Stupava, juh – Lamač	26 009	15 071	41 080
D2: Lamač – Polianky	39 177	15 658	54 836
D2: tunel Sítiny (Polianky – Mlyn. dolina)	36 705	9 878	46 583
D2: Most Lafranconi (Mlyn. dolina – Pečňa1)	58 413	11 307	69 720
D2: Kapitúlske pole – Jarovce	15 227	8 804	24 031
D2: Jarovce – Hranica SR/MR	5 921	6 256	12 177
D1: Incheba – Ovsíšte	47 990	5 843	53 833
D1: Prístavný most (Ovsíšte – Prievoz)	126 685	13 337	140 022
D1: Prievoz – Ružinov	101 107	8 893	110 000
D1: Ružinov – Trnávka	87 524	9 114	96 638
D1: Trnávka – Letisko	74 863	9 264	84 127
D1: Letisko – Zlaté Piesky	76 351	9 157	85 508
D1: Zlaté Piesky – Vajnory	65 424	7 202	72 626
D1: Vajnory – Ivanka, sever	60 025	10 547	70 572
D1: Ivanka, sever – Triblavina	89 113	16 153	105 266
D1: Triblavina – Senec	80 893	15 747	96 640
D1: Senec – Blatné	68 692	12 459	81 151
D1: Blatné - Voderady	75 872	14 230	90 102
D1: Voderady – Trnava	75 610	14 245	89 855
D4: Hranica Kittsee – Jarovce (D2)	17 506	3 926	21 432
D4: Jarovce – cesta II/2	20 244	4 450	24 694
D4: Cesta II/2 – Ketelec	23 312	5 484	28 796
D4: Ketelec - Rovinka	31 345	6 327	37 672
D4: Rovinka – Most pri Bratislave	24 675	5 871	30 546
D4: Most pri Bratislave – Privádzach „Zálesie“	24 956	5 612	30 568
D4: Privádzach „Zálesie“ – Ivanka západ	25 108	5 597	30 705
D4: Ivanka západ – Ivanka sever	29 616	6 103	35 719
D4: Ivanka sever – Čierna voda	26 948	4 550	31 498
D4: Čierna voda – Rača	22 674	3 903	26 577
D4: Rača – Záhorská Bystrica	21 503	3 741	25 244
D4: Záhorská Bystrica – Stupava juh	25 518	2 649	28 167
D4: Stupava juh – cesta II/505	17 909	4 031	21 940
D4: Cesta II/505 - Marchegg	14 924	3 276	18 200
I/2: Holíč	7 030	926	7 956
I/2: Holíč – Gbely	4 269	899	5 168
I/2: Kúty	8 147	2 423	10 570
I/2: Kúty – Moravský Sv. Ján	3 745	641	4 386
I/2: Moravský Sv. Ján – Malacky	4 131	1 103	5 234
I/2: Malacky	9 380	1 261	10 641
I/2: Malacky – Lozorno	8 048	2 144	10 192
I/2: Lozorno – Stupava	9 332	992	10 324
I/2: Stupava – Záhorská Bystrica	24 643	2 471	27 114
I/2: Rusovce	20 465	1 630	22 095
I/2: Rusovce – Čuňovo	3 902	213	4 115
I/61: Hranica RR/SR – Berg	7 176	1 965	9 141
I/61: Vajnorská - Zlaté Piesky	-	-	58 500
I/61: Zlaté Piesky - Vajnory	39 584	6 837	46 421
I/61: Vajnory – Ivanka západ	25 763	3 643	29 406
I/61: Ivanka západ – Veľký Biel	27 559	3 835	31 394
I/61: Veľký Biel – Senec	27 675	3 277	30 952

pokračovanie

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
I/61: Senec	26 692	3 253	29 945
I/61: Senec – Blatné	18 498	3 581	22 079
I/61: Blatné – Igram	9 151	1 145	10 296
I/61: Igram – Hrnčiarovce	6 730	1 194	7 924
I/61: Hrnčiarovce – Trnava	19 025	3 764	22 789
I/62: Senec	17 294	5 441	22 735
I/62: Senec – Sládkovičovo	12 251	2 290	14 541
I/63: Bratislava – Rovinka	37 353	5 161	42 514
I/63: Rovinka	13 634	1 296	14 930
I/63: Rovinka – Dunajská Lužná	6 262	685	6 947
R7: Bratislava – Dunajská Lužná	16 949	4 174	21 123
I/63: Dunajská Lužná – Šamorín	5 928	2 262	8 190
I/63: Šamorín – Báč	2 544	248	2 792
R7: Dunajská Lužná - Holice	12 712	3 039	15 751
I/63: Báč – Holice	1 634	766	2 400
I/63: Holice – Dunajská Streda	3 353	292	3 645
R7: Holice – Dunajská Streda	9 534	2 431	11 965
I/51: Holíč – Radošovce	5 854	1 959	7 813
I/51: Radošovce – Častkovo	6 361	3 687	10 048
I/51: Častkovo – Senica	6 187	1 770	7 957
I/51: Senica – Hradište	8 191	4 342	12 533
I/51: Hradište – Trstín	6 042	3 146	9 188
I/51: Trstín – Boleráz	4 786	2 879	7 665
I/51: Boleráz – Bohdanovce	5 791	4 594	10 385
I/51: Bohdanovce – Trnava	9 290	5 964	15 254
I/51: Trnava, privádzač	21 945	11 342	33 287
I/51: Diaľnica D1 – Vlčkovce	35 020	12 310	47 330
II/500: Kúty – Čáry	3 240	1 383	4 623
II/500: Čáry – Šaštín	5 621	2 161	7 782
II/500: Šaštín – Borský Peter	6 629	2 028	8 657
II/500: Borský Peter – Senica	6 922	2 299	9 221
II/501: Rohožník – Pernek	1 858	892	2 750
II/501: Pernek – Lozorno	6 172	1 359	7 531
II/502: Bratislava – Svätý Jur	19 332	1 596	20 928
II/502: Svätý Jur – Pezinok	29 515	3 028	32 543
II/502: Pezinok	19 143	2 739	21 889
II/502: Pezinok – Cajla	16 005	2 105	18 110
II/502: Cajla – Modra	14 007	1 913	15 920
II/502: Modra	7 122	1 021	8 143
II/503: Záhorská Ves – Jakubov	3 977	388	4 365
II/503: Jakubov – Malacky	5 073	518	5 591
II/503: Malacky	9 000	1 184	10 184
II/503: Malacky – Pernek	3 320	1 069	4 389
II/503: Pernek – Pezinská Baba	6 372	1 086	7 458
II/503: Pezinská Baba – Pezinok	5 201	1 098	6 299
II/503: Pezinok – Viničné	9 564	1 802	11 366
II/503: Viničné – Senec	8 487	1 466	9 953
II/503: Senec	19 479	4 083	23 562
II/503: Senec – Tomášov	4 688	1 329	6 017
II/503: Tomášov – Štvrtok na Ostrove	3 722	847	4 569
II/503: Štvrtok na Ostrove – Šamorín	4 130	809	4 939
II/503: Šamorín	5 609	1 179	6 788
II/504: Modra – Budmerice	4 199	580	4 779

pokračovanie

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
II/504: Budmerice – Ružindol	3 450	497	3 947
II/504: Ružindol – Trnava	3 177	850	4 027
II/505: Devínska Nová Ves	10 640	4 002	14 642
II/510: Tomášov	2 216	520	2 736
II/572: Vrakuňa	12 580	1 368	13 948
III/02039: Záhorská Ves – Vysoká pri Morave	2 535	231	2 766
III/02039: Vysoká pri Morave – Zohor	3 400	680	4 080
III/02039: Zohor – Stupava	4 218	769	4 987
III/502002: Slovenský Grob	2 694	592	3 286
III/061004: Ivanka pri Dunaji	6 686	1 236	7 922
III/061009: Šenkvice	1 602	198	1 800
Triblavina – Čierna voda	8 108	621	8 729
III/062004: Hrnčiarovce – D1	4 940	1 073	6 013
III/062004: D1 - Voderady	9 631	2 173	11 804

Intenzita dopravy – D4 s R7 (zelený variant) – rok 2040 (skut.voz./24h v profile)

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
D2: Hranica ČR/SR – Kúty	11 898	12 152	24 050
D2: Kúty – Malacky	14 083	13 027	27 110
D2: Malacky – Lozorno	24 882	13 642	38 524
D2: Lozorno – Stupava, juh	28 271	17 349	45 620
D2: Stupava, juh – Lamač	31 622	15 441	47 063
D2: Lamač – Polianky	43 162	20 532	63 694
D2: tunel Sítiny (Polianky – Mlyn. dolina)	44 094	12 876	56 970
D2: Most Lafranconi (Mlyn. dolina – Pečňa1)	69 747	14 689	84 436
D2: Kapitulské pole – Jarovce	20 353	10 887	31 240
D2: Jarovce – Hranica SR/MR	8 818	7 934	16 752
D1: Incheba – Ovsíšte	51 775	6 389	58 164
D1: Prístavný most (Ovsíšte – Prievoz)	141 895	12 137	154 032
D1: Prievoz – Ružinov	106 974	9 046	116 020
D1: Ružinov – Trnávka	93 499	9 765	103 264
D1: Trnávka – Letisko	81 049	9 464	90 513
D1: Letisko – Zlaté Piesky	83 272	9 213	92 485
D1: Zlaté Piesky – Vajnory	69 246	7 646	76 892
D1: Vajnory – Ivanka, sever	65 008	12 853	77 861
D1: Ivanka, sever – Triblavina	99 802	17 742	117 544
D1: Triblavina – Senec	86 248	16 963	103 211
D1: Senec – Blatné	77 164	14 459	91 623
D1: Blatné - Voderady	79 483	15 389	94 872
D1: Voderady – Trnava	78 549	14 314	92 863
D4: Hranica Kittsee – Jarovce (D2)	21 308	5 204	26 512
D4: Jarovce – cesta II/2	25 637	5 326	30 963
D4: Cesta II/2 – Ketelec	28 037	6 671	34 708
D4: Ketelec - Rovinka	39 217	7 364	46 581
D4: Rovinka – Most pri Bratislave	32 044	7 145	39 189
D4: Most pri Bratislave – Privádzach „Zálesie“	31 567	6 875	38 442
D4: Privádzach „Zálesie“ – Ivanka západ	32 247	6 821	39 068
D4: Ivanka západ – Ivanka sever	36 527	7 189	43 716
D4: Ivanka sever – Čierna voda	31 811	6 520	38 331
D4: Čierna voda – Rača	26 229	4 663	30 892
D4: Rača – Záhorská Bystrica	24 941	4 485	29 426
D4: Záhorská Bystrica – Stupava juh	27 337	4 118	31 455
D4: Stupava juh – cesta II/505	18 447	5 311	23 758
D4: Cesta II/505 - Marchegg	17 374	3 986	21 360
I/2: Holíč	8 819	986	9 805
I/2: Holíč – Gbely	6 241	959	7 200
I/2: Kúty	9 143	2 954	12 097
I/2: Kúty – Moravský Sv. Ján	5 815	679	6 494
I/2: Moravský Sv. Ján – Malacky	7 405	1 265	8 670
I/2: Malacky	11 438	1 386	12 824
I/2: Malacky – Lozorno	9 870	2 447	12 317
I/2: Lozorno – Stupava	11 452	1 206	12 658
I/2: Stupava – Záhorská Bystrica	26 929	2 712	29 641
I/2: Rusovce	22 602	1 830	24 432
I/2: Rusovce – Čuňovo	5 651	309	5 960
I/61: Hranica RR/SR – Berg	7 758	1 977	9 735
I/61: Vajnorská - Zlaté Piesky	-	-	61 500
I/61: Zlaté Piesky - Vajnory	43 076	7 226	50 302
I/61: Vajnory – Ivanka západ	39 725	6 947	46 672
I/61: Ivanka západ – Veľký Biel	35 076	6 421	41 497
I/61: Veľký Biel – Senec	32 162	3 609	35 771

pokračovanie

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
I/61: Senec	28 856	3 583	32 439
I/61: Senec – Blatné	20 964	4 357	25 321
I/61: Blatné – Igram	9 704	1 261	10 965
I/61: Igram – Hrnčiarovce	7 966	1 304	9 270
I/61: Hrnčiarovce – Trnava	16 327	3 407	19 734
I/62: Senec	18 696	5 992	24 688
I/62: Senec – Sládkovičovo	14 310	2 692	17 002
I/63: Bratislava – Rovinka	40 038	5 701	45 739
I/63: Rovinka	15 683	1 342	17 025
I/63: Rovinka – Dunajská Lužná	8 175	785	8 679
R7: Bratislava – Dunajská Lužná	21 886	4 961	26 847
I/63: Dunajská Lužná – Šamorín	8 369	874	9 243
I/63: Šamorín – Báč	3 258	302	3 560
R7: Dunajská Lužná - Holice	16 902	3 250	20 152
I/63: Báč – Holice	2 127	769	2 896
I/63: Holice – Dunajská Streda	3 312	746	4 058
R7: Holice – Dunajská Streda	12 035	2 784	14 819
I/51: Holíč – Radošovce	6 851	2 284	9 135
I/51: Radošovce – Častkovo	7 849	3 952	11 801
I/51: Častkovo – Senica	7 637	2 082	9 719
I/51: Senica – Hradište	9 304	4 986	14 290
I/51: Hradište – Trstín	7 269	3 699	10 968
I/51: Trstín – Boleráz	6 020	3 198	9 218
I/51: Boleráz – Bohdanovce	7 024	5 176	12 200
I/51: Bohdanovce – Trnava	11 095	6 497	17 592
I/51: Trnava, privádzač	23 862	11 868	35 730
I/51: Diaľnica D1 – Vlčkovce	38 451	13 293	51 744
II/500: Kúty – Čáry	3 457	1 500	4 957
II/500: Čáry – Šaštín	5 824	2 343	8 167
II/500: Šaštín – Borský Peter	6 868	2 198	9 066
II/500: Borský Peter – Senica	7 171	2 492	9 663
II/501: Rohožník – Pernek	2 039	965	3 004
II/501: Pernek – Lozorno	6 441	1 440	7 881
II/502: Bratislava – Svätý Jur	20 372	1 691	22 063
II/502: Svätý Jur – Pezinok	30 799	3 209	34 008
II/502: Pezinok	19 976	2 903	22 879
II/502: Pezinok – Cajla	16 701	2 231	18 932
II/502: Cajla – Modra	14 616	2 028	16 644
II/502: Modra	7 432	1 082	8 514
II/503: Záhorská Ves – Jakubov	1 489	346	1 835
II/503: Jakubov – Malacky	2 695	461	3 156
II/503: Malacky	6 678	1 175	7 853
II/503: Malacky – Pernek	3 713	1 112	4 825
II/503: Pernek – Pezinská Baba	6 505	1 491	7 996
II/503: Pezinská Baba – Pezinok	5 063	1 684	6 747
II/503: Pezinok – Viničné	11 933	3 127	15 060
II/503: Viničné – Senec	10 775	2 772	13 547
II/503: Senec	20 326	4 327	24 653
II/503: Senec – Tomášov	4 891	1 409	6 300
II/503: Tomášov – Štvrtok na Ostrove	3 956	919	4 875
II/503: Štvrtok na Ostrove – Šamorín	4 278	878	5 156
II/503: Šamorín	5 810	1 278	7 088
II/504: Modra – Budmerice	4 382	615	4 997

pokračovanie

Úsek	Ľahké vozidlá	Ťažké vozidlá	Vozidlá spolu
II/504: Budmerice – Ružindol	3 600	527	4 127
II/504: Ružindol – Trnava	3 315	900	4 215
II/505: Devínska Nová Ves	11 102	4 242	15 344
II/510: Tomášov	2 356	551	2 907
II/572: Vrakuňa	13 127	1 450	14 577
III/02039: Záhorská Ves – Vysoká pri Morave	3 397	287	3 684
III/02039: Vysoká pri Morave – Zohor	4 156	711	4 867
III/02039: Zohor – Stupava	4 348	785	5 133
III/502002: Slovenský Grob	3 350	618	3 968
III/061004: Ivanka pri Dunaji	7 911	1 236	9 147
III/061009: Šenkvice	1 911	287	2 198
Triblavina – Čierna voda	9 035	650	9 685
III/062004: Hrnčiarovce – D1	6 266	1 184	7 450
III/062004: D1 - Voderady	11 197	2 682	13 879

Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever

**Správa o hodnotení vplyvov na životné
prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.**

Rozptylová štúdia

Príloha č.3

1 ÚVOD

Cieľom rozptylovej štúdie bolo posúdenie vplyvu automobilovej dopravy spojenej s prevádzkou diaľnice D4 v úseku Jarovce – Ivanka sever na kvalitu ovzdušia v okolí dopravnej trasy. V rozptylovej štúdii sú vyhodnotené dva varianty diaľnice D4 – červený a zelený.

Vzhľadom na hustotu cestnej siete v záujmovom území bol vo výpočte zohľadnený kumulatívny vplyv diaľnice D4 a ostatných rozhodujúcich cestných ťahov v území - diaľnice D1 a ciest I/2, I/61, I/63 a II/572.

Ako vstupné údaje výpočtu boli použité nasledovné podklady:

- situácia navrhovanej trasy diaľnice D4 v M 1:10 000
- pozdĺžny profil navrhovanej diaľnice D4 v M 1:10 000/1000
- dopravno-inžinierske podklady
- emisné faktory motorových vozidiel.

Štúdia je spracovaná pre dopravné zaťaženie cestnej siete v roku 2015, ktorý je plánovaným obdobím uvedenia diaľnice do prevádzky a pre rok 2030, t.j. 15 rokov po realizácii stavby.

2 ÚDAJE O ZDROJI ZNEČISŤOVANIA OVZDUŠIA

Diaľnica D4 bude mať počas prevádzky charakter líniového zdroja znečisťovania ovzdušia. Automobilová doprava je v zmysle zákona č. 478/2002 Z.z. o ochrane ovzdušia klasifikovaná ako mobilné zdroje.

Výpočet imisií z dopravy vychádza z intenzity dopravy a emisných faktorov motorových vozidiel.

Dopravná prognóza bola pre jednotlivé úseky diaľnice D4 a nadväzujúce úseky ostatných cestných komunikácií, ktoré boli zahrnuté do výpočtu zadaná nasledovne.

Tab.1 Dopravná prognóza (počet vozidiel za 24 hod)

Úsek	2015		2030	
	OA	NA	OA	NA
D4: Jarovce – cesta I/2	16 011	3 472	20 244	4 450
D4: Cesta I/2 – Ketelec	17 409	4 420	23 312	5 484
D4: Ketelec – Rovinka	20 675	5 383	31 345	6 327
D4: Rovinka – Most pri Bratislave	17 906	4 180	24 675	5 871
D4: Most pri Bratislave – Priv. „Zálesie“	17 645	3 631	24 956	5 612
D4: Privádzač „Zálesie“ – Ivanka, západ			25 108	5 597
D4: Ivanka, západ – Ivanka, sever	23 148	4 087	29 616	6 103
D4: Ivanka, sever – Čierna voda	19 839	3 579	26 948	4 550
D1: Vajnory – Ivanka, sever	58 004	9 784	60 025	10 547
D1: Ivanka, sever – Triblavina	71 811	13 574	89 113	16 153
I/2: Rusovce	15 721	1 289	20 465	1 630
I/2: Rusovce – Čuňovo	2 872	156	3 902	213
I/61: Vajnory – Ivanka, západ	17 956	2 920	25 763	3 643
I/61: Ivanka, západ – Veľký Biel	20 414	3 129	27 559	3 835

Úsek	2015		2030	
	OA	NA	OA	NA
I/63: Bratislava – Rovinka	28 498	4 189	37 353	5 161
I/63: Rovinka	9 753	1 086	13 634	1 296
I/63: Rovinka – Dunajská Lužná	4 793	594	6 262	685
II/572: Vrakuňa	10 542	1 206	12 580	1 368

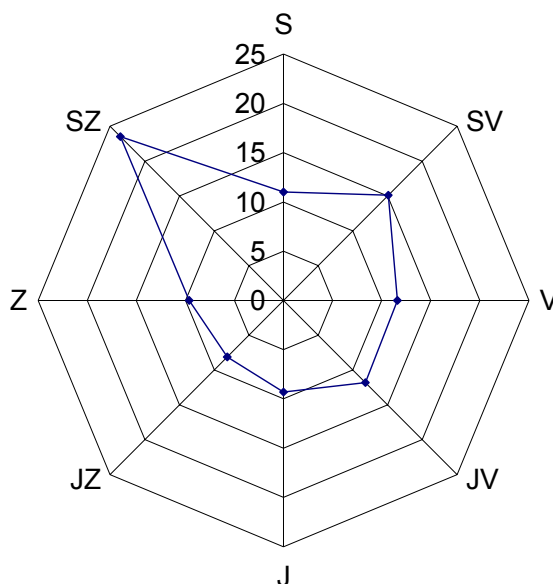
3 METEOROLOGICKÉ PODMIENKY

Pre výpočet priemernej ročnej koncentrácie NO₂ bola uvažovaná veterná ružica pre Bratislavu - letisko. Priemerná rýchlosť vetra v tejto stanici je 2,3 m/s.

Tab.2 Smery a rýchlosti vetra (stanica Bratislava - letisko)

Údaj	S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ
Početnosť smerov vetra v %	11,0	15,1	11,6	11,8	9,3	8,1	9,6	23,5

Veterná ružica



4 POSTUP

Za účelom posúdenia imisnej situácie v okolí posudzovanej komunikácie bol zostavený matematický model znečistenia ovzdušia - rozptylu znečisťujúcich látok. Model bol spracovaný na základe metodiky SHMÚ a Geofyzikálneho ústavu SAV, pomocou výpočtového programu MODIM. Jedná sa o program pre matematické modelovanie rozptylu znečisťujúcich látok - imisií v ovzduší. Matematický model použitý v programe vychádza z metodiky EPA USA - ISC2.

V matematickom modeli boli zohľadnené:

- emisné faktory
- objem dopravy a jej zloženie podľa druhov vozidiel
- pozdĺžny sklon komunikácie
- rýchlosť jazdy vozidla
- poveternostné podmienky.

Výpočet bol realizovaný pre nepriaznivé meteorologické rozptylové podmienky, kedy je znečistenie ovzdušia najvyššie (trieda stability C) a nízku rýchlosť vetra (trieda rýchlosti 1).

Režim dopravy bol zvolený ako vidiecky. Rýchlosť na diaľnici bola uvažovaná 100 km/hod. Diaľnica bola vo výpočte uvažovaná ako štvorpruhová komunikácia.

Výpočet zohľadnil emisie z dopravy na D4 a ostatných hlavných cestných komunikácií v území - diaľnica D1, cesty I/2, I/61, I/63 a II/572, nie je v ňom zahrnutý vplyv ostatných stacionárnych a mobilných zdrojov v území. Rozptylová štúdia teda prezentuje príspevok znečistenia z automobilovej dopravy na uvedených hlavných komunikáciách.

Špecifické emisné faktory

Výpočet emisií znečisťujúcich látok vychádza z vývoja intenzity dopravy v jednotlivých výhľadových rokoch, sklonových pomerov cesty a z vývoja špecifických emisných faktorov, ktoré sú pre jednotlivé výhľadové obdobia stanovené zvlášť pre osobné a zvlášť pre nákladné vozidlá. Špecifické emisné faktory pre CO, NO_x pre rýchlosť 100 km/h uvažovanú vo výpočte sú uvedené v nasledujúcej tabuľke (podľa Ďurčanská, 2002: Posudzovanie vplyvov ciest a diaľnic na životné prostredie).

Tab.3 Emisné faktory motorových vozidiel

Rok	CO [g/km]		NO _x [g/km]		PM [g/km]	
	osobné	nákladné	osobné	nákladné	osobné	nákladné
2015	2,3	1,9	1,1	5,6	0,13	0,20
2030	0,8	1,1	0,5	5,3	0,13	0,15

Interpretácia výsledkov

Vypočítané koncentrácie znečisťujúcich látok boli porovnané s limitmi stanovenými vyhláškou MŽP SR č. 705/2002 Z.z. o kvalite ovzdušia.

Tab. 4 Imisné limity podľa vyhlášky MŽP SR č. 705/2002 Z.z.

Znečisťujúca látka	Priemerované obdobie	Limitná hodnota $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Účel
NO ₂	1 hod	200	Hodinová limitná hodnota na ochranu zdravia ľudí
NO ₂	1 rok	40	Ročná limitná hodnota na ochranu zdravia ľudí
NO ₂	1 rok	30	Ročná limitná hodnota na ochranu vegetácia
CO	8 hod	10 000	Limitná hodnota na ochranu zdravia ľudí
TZL - PM ₁₀	24 hod	50	24-hodinová limitná hodnota na ochranu zdravia ľudí
TZL - PM ₁₀	1 rok	20	Ročná limitná hodnota na ochranu zdravia ľudí

5 ZHODNOTENIE VÝSLEDKOV

Distribúcia najvyšších krátkodobých hodnôt znečisťujúcich látok vo voľnom ovzduší je vykreslená na nasledujúcich obrázkoch izočiarami v jednotkách mikrogram na meter kubický. Vykreslené sú krátkodobé koncentrácie pre NO₂, nakoľko koncentrácie CO

a PM10 vykazovali vo vzťahu k hygienickým limitom nízke hodnoty (tab. 5). Diaľnica D4 bola pre účely výpočtu rozdelená na štyri na seba nadväzujúce úseky, ktorých postupnosť je zrejmá zo staničenia diaľnice.

V nasledovných tabuľkách porovnávame výsledky výpočtu maximálnych koncentrácií znečisťujúcich látok vo výpočtovej oblasti s limitmi stanovenými vyhláškou č. 705/2002 Z.z. o kvalite ovzdušia.

Tab.5 Vypočítané maximálne koncentrácie znečisťujúcich látok

ZL	Priemerované obdobie	Rok	Maximálna koncentrácia v bezprostrednom okolí komunikácie µg/m³			Limitná hodnota z hľadiska ochrany zdravia µg/m³
			Diaľnica D4		Okolie križovatky D1/D4	
			červený variant	zelený variant		
NO ₂	1 hod	2015	61,4	60,5	300,9	200
		2030	57,6	56,1	252,4	
NO ₂	1 rok	2015	10,5	9,7	39,0	40
		2030	9,9	9,2	32,0	
CO	8 hod	2015	44,5	43,6	245,4	10 000
		2030	24,6	24,0	113,9	
PM10	24 hod	2015	4,4	4,3	23,4	50
		2030	5,8	5,7	28,7	

Ako z tabuľky vyplýva, z hľadiska vplyvu exhalátov z dopravy na zdravotný stav obyvateľstva je rozhodujúce pôsobenie NO₂. Krátkodobý limit pre CO je 50-krát vyšší ako pre NO₂ a vypočítané koncentrácie CO sa pohybujú na úrovni desiatin povoleného limitu.

Z hľadiska ochrany vegetácie platí v zmysle tabuľky č. 4 pre NO_x ročná limitná hodnota 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Táto v prevažnej časti trasy diaľnice D4 nie je dosahovaná, k jej prekročeniu dochádza iba v blízkosti diaľnice D1.

Z uvedených výsledkov je zrejmé, že v dôsledku očakávanej „ekologizácie“ automobilov, ktorá sa premieta aj do poklesu hodnôt emisných faktorov, napriek narastajúcej intenzite dopravy medzi rokmi 2015 a 2030 sa imisná situácia v súvislosti s dopravou výrazne nezmení.

Najnepriaznivejšie miesto z pohľadu imisného zaťaženia sa nachádza v priestore križovatky diaľnic D4 a D1 a D4 s cestou I/61, kde dochádza k výraznej kumulácii vplyvov. Maximálne 1-hodinové koncentrácie NO₂ v bezprostrednom okolí križovatky budú v roku 2015 dosahovať 300,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, čo je cca 50 %-né prekročenie povoleného limitu. Koncentrácie znečisťujúcich látok klesajú úmerne so vzdialenosťou od komunikácií. Na okraji sídla Ivanka pri Dunaji klesajú na cca 34 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. V roku 2030 táto hodnota poklesne na 252,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, čo znamená cca 25 %-né prekročenie povoleného limitu.

Z hľadiska imisného zaťaženia nie sú medzi oboma posudzovanými variantami podstatné rozdiely, z pohľadu vplyvu na kvalitu ovzdušia ich možno považovať za rovnocenné.

Výsledky výpočtu NO_x boli vyhodnotené aj vo vzťahu k najbližšej obytnej zástavbe v okolí diaľnice D4, ktorá sa nachádza v úsekoch:

- km 0,400-1,100 - severný okraj obce Jarovce
- km 10,500-11,500 - južný okraj Podunajských Biskupíc
- km 10,500-11,500 - severný okraj Rovinky
- km 15,200-15,600 - západný okraj obce Most pri Bratislave

- km 18,300-18,600 - západný okraj obce Zálesie
- km 19,500-20,700 - západný okraj obce Ivanka pri Dunaji.

Vyhodnotenie vypočítaných koncentrácií NO_x v týchto lokalitách vo vzťahu k hygienickému limitu uvádzame v nasledovnej tabuľke.

Tab. 6 Porovnanie 1-hod koncentrácie NO_x v obytnej zóne s hygienickým limitom $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Lokalita	Vzdialenosť od D4 v m	Rok	Maximálna koncentrácia v obytnej zóne $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Percento limitu
Jarovce	380	2015	20	10
		2030	19	9,5
Podunajské Biskupice	660	2015	92	46
		2030	108	54
Rovinka	740	2015	35	17,5
		2030	24	12
Most pri Bratislave	530	2015	30	15
		2030	25	12,5
Zálesie	1 100	2015	< 5	2,5
		2030	< 5	2,5
Ivanka pri Dunaji	330 m	2015	34	17
		2030	30	15

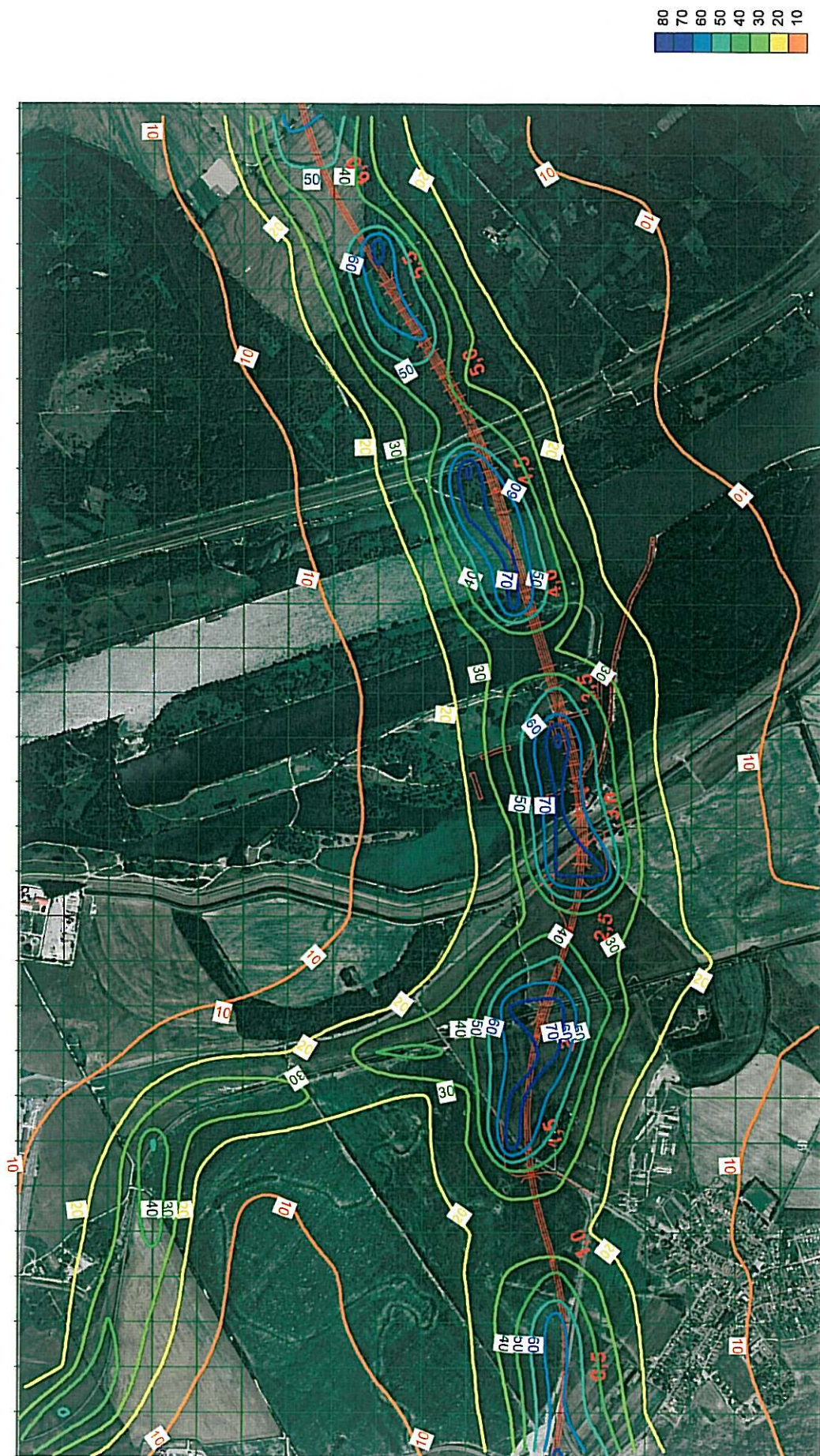
Z výsledkov výpočtu vyplýva, že obyvatelia v okolí dopravnej trasy diaľnice D4 nebudú ovplyvňovaní nadmernými imisiami z dopravy; prípustné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší v obytnej zóne nie sú prekračované ani pri najnepriaznivejších rozptylových podmienkach, pre ktoré bol model zostavený.

Najnepriaznivejšia situácia bola vypočítaná v Podunajských Biskupiciach, čo však nie je vplyvom samotnej diaľnice D4, ktorá vedie v dostatočnej vzdialenosti od tohto sídla, ale v dôsledku cesty I/63, ktorá prechádza priamo sídlom s prognózovanou dopravnou intenzitou 32 687 vozidiel denne v roku 2015 a 42 514 v roku 2030.

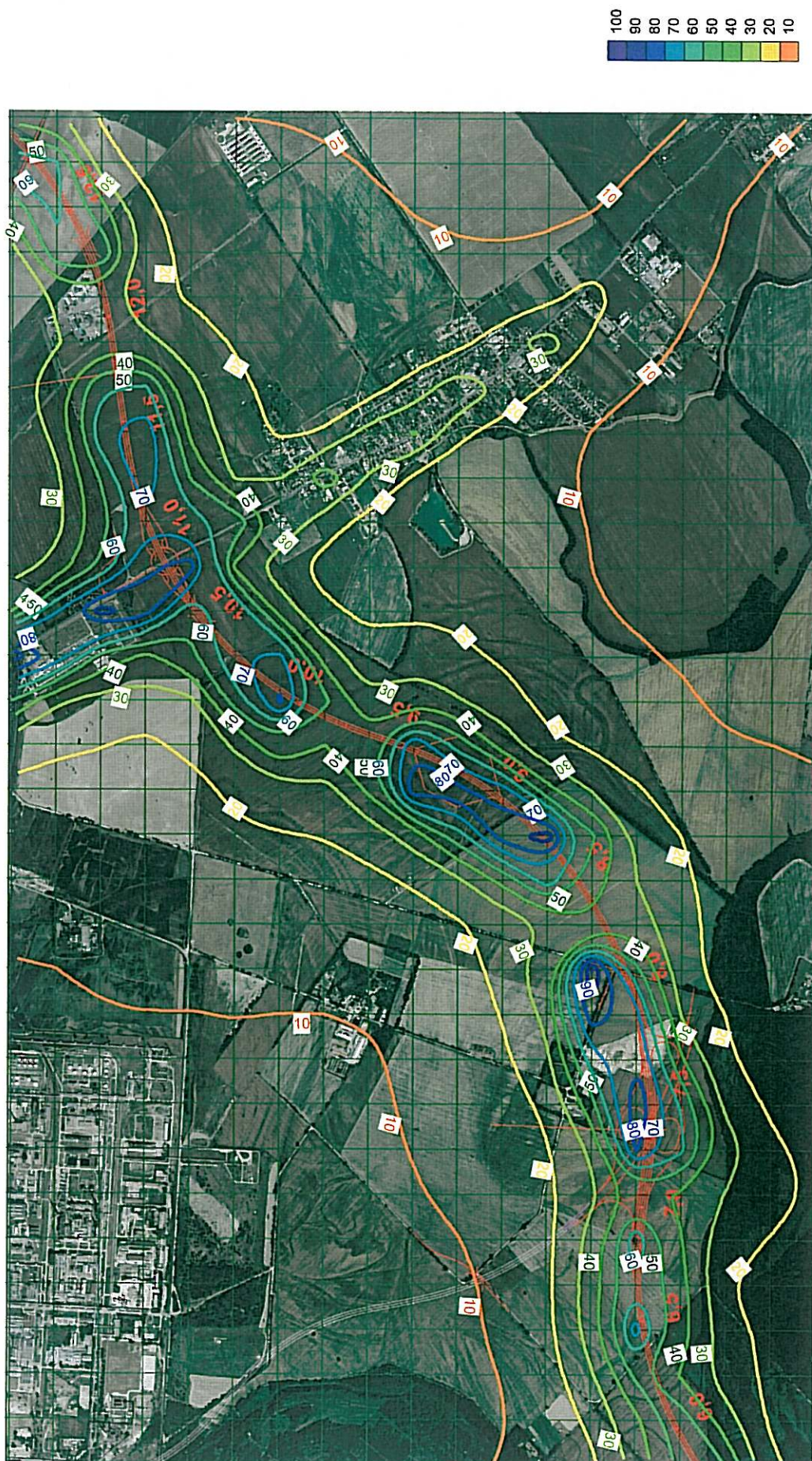
V Žiline, 25.3.2010

Vypracoval: RNDr. Ivan Pirman

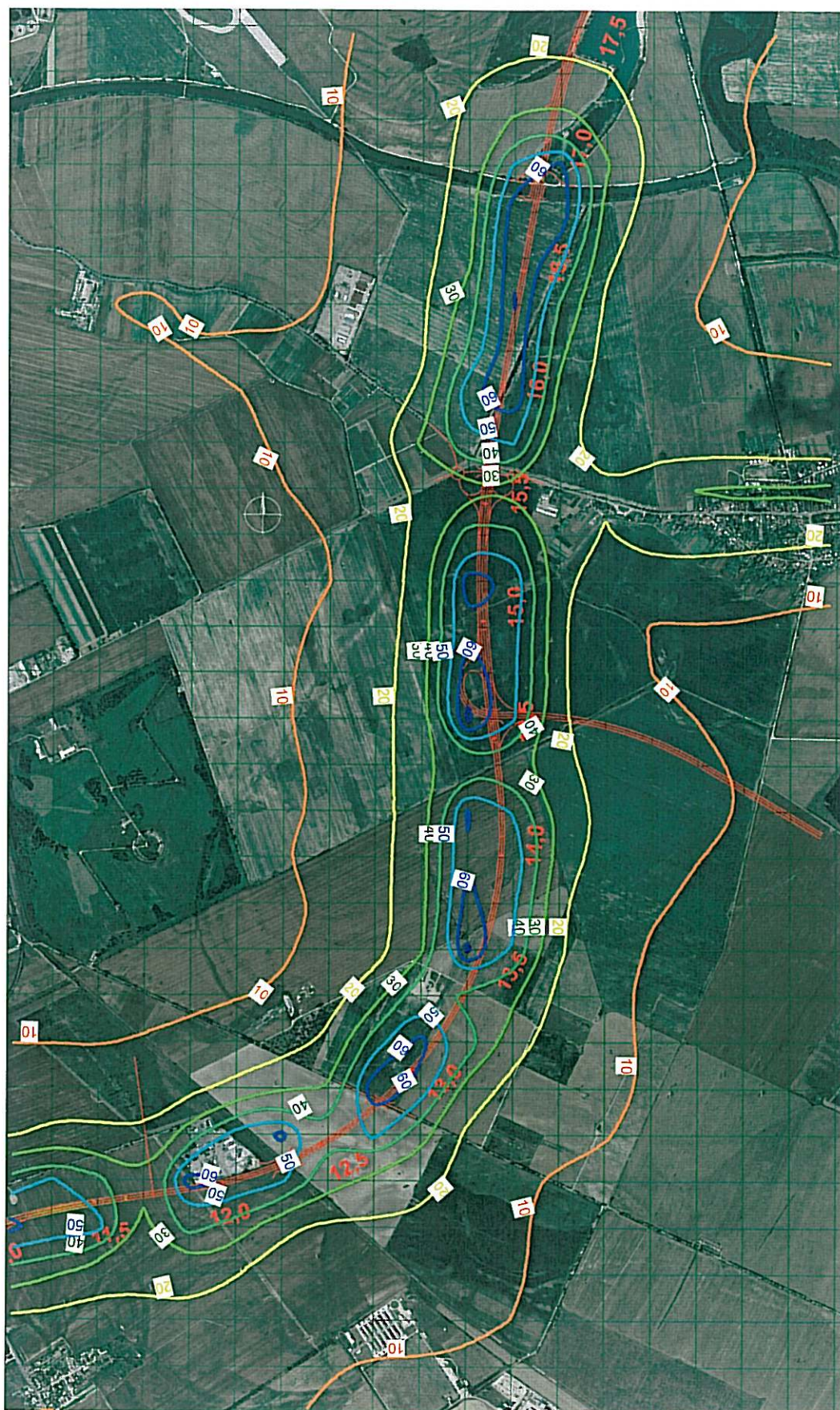
NOx_2015_červený variant



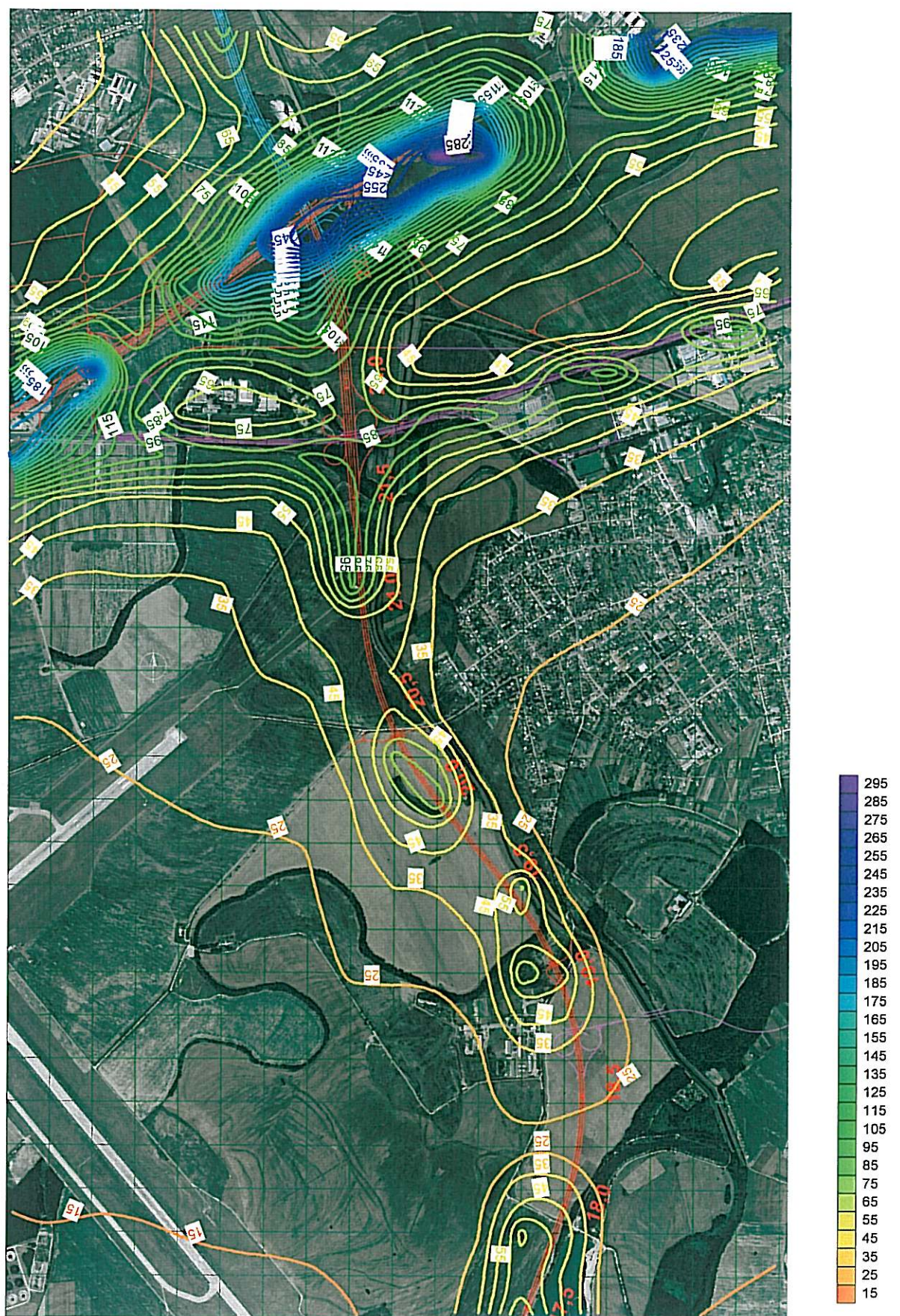
NOx_2015_červený variant



NOx_2015_červený variant



NOx_2015_červený variant



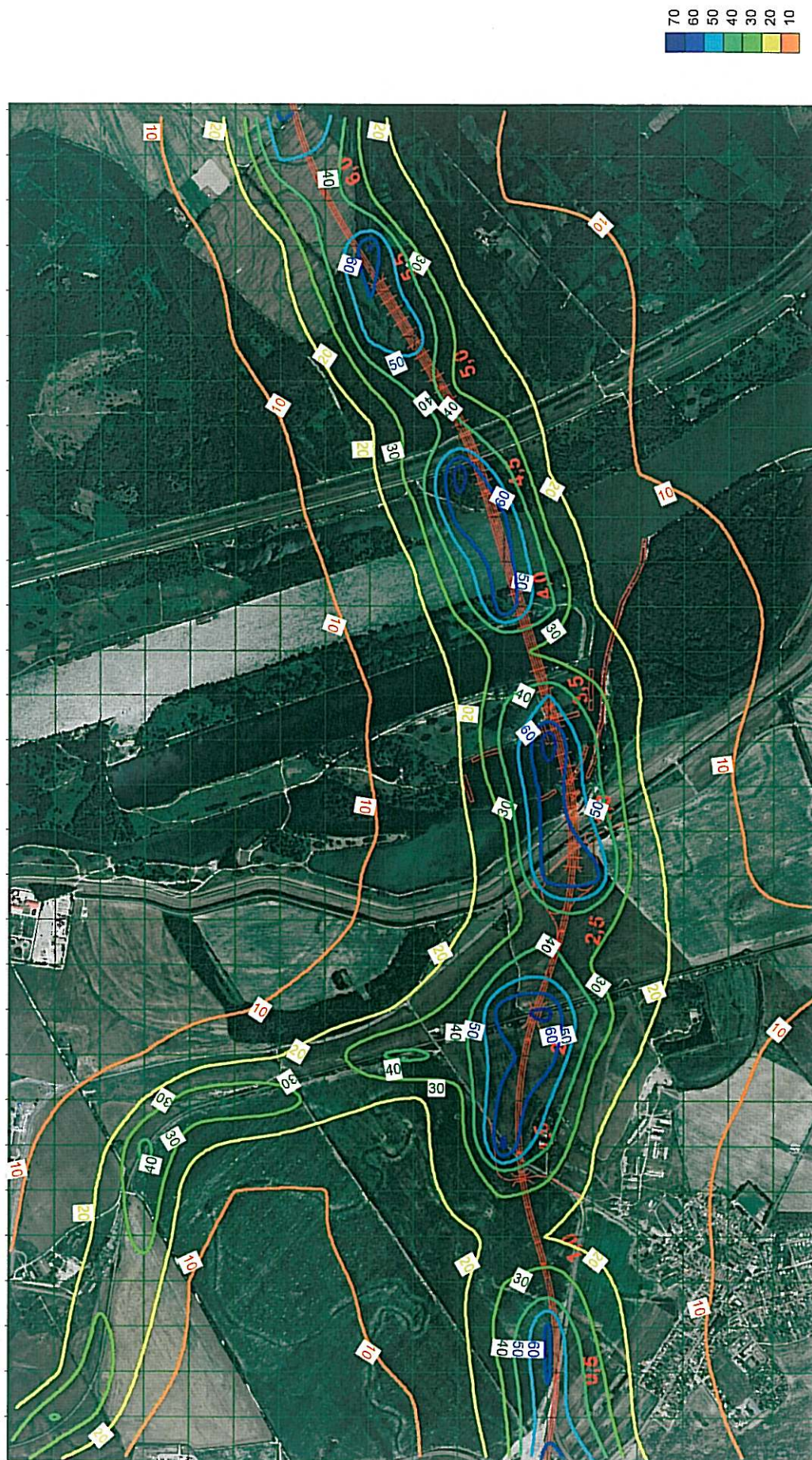
NOx_2015_zelený variant



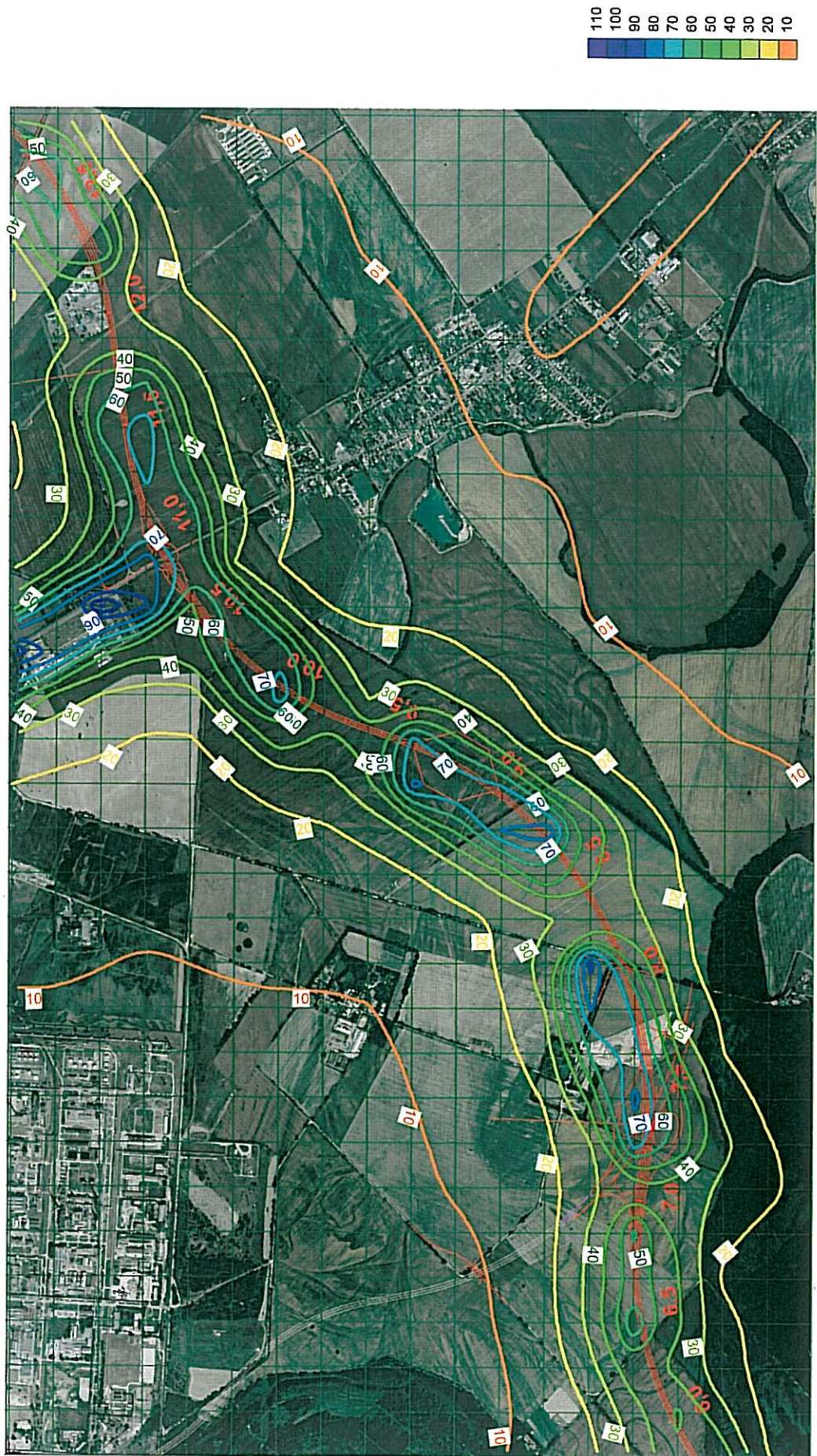
NOx_2015_zelený variant



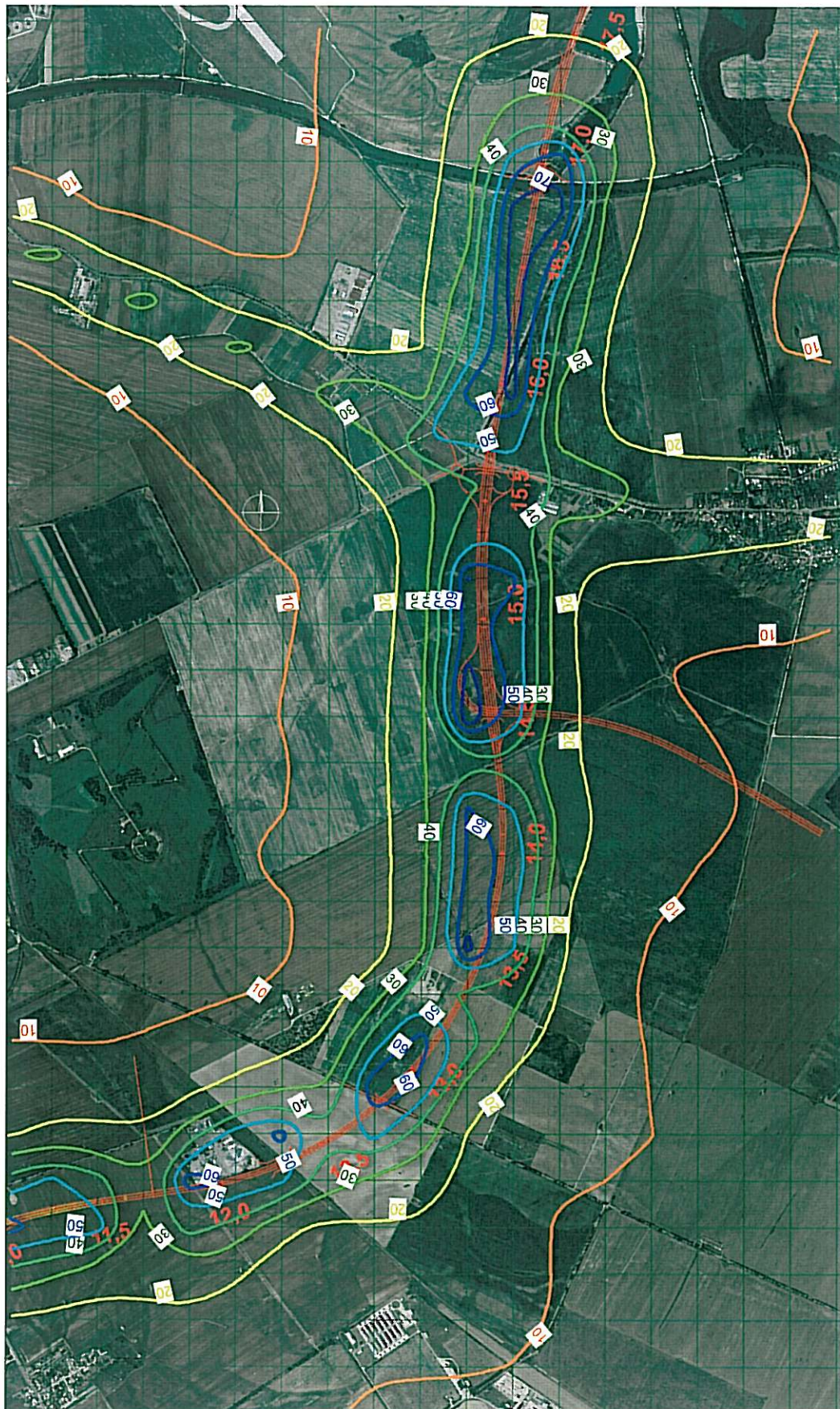
NOx_2030_červený variant



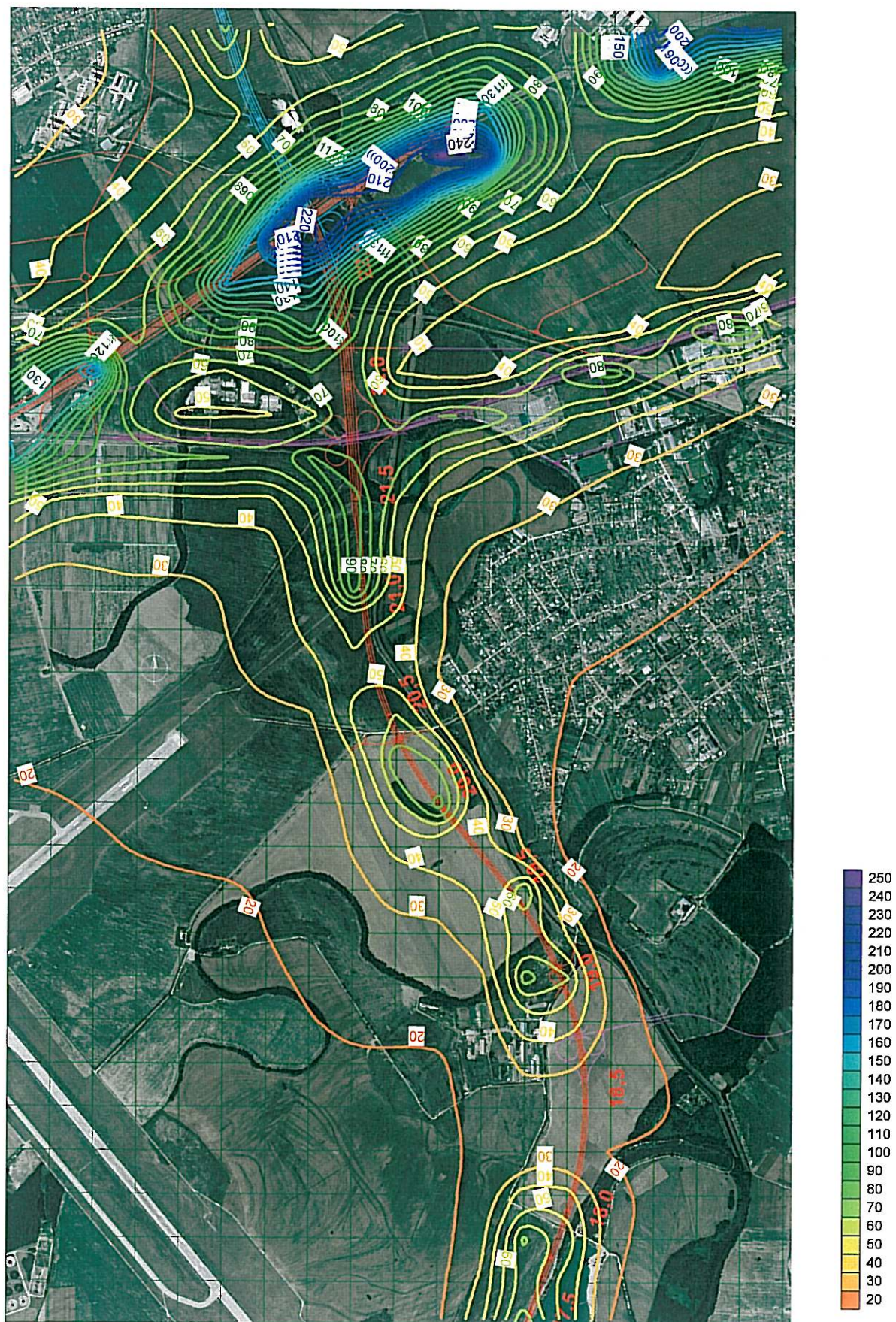
NOx_2030_červený variant



NOx_2030_červený variant



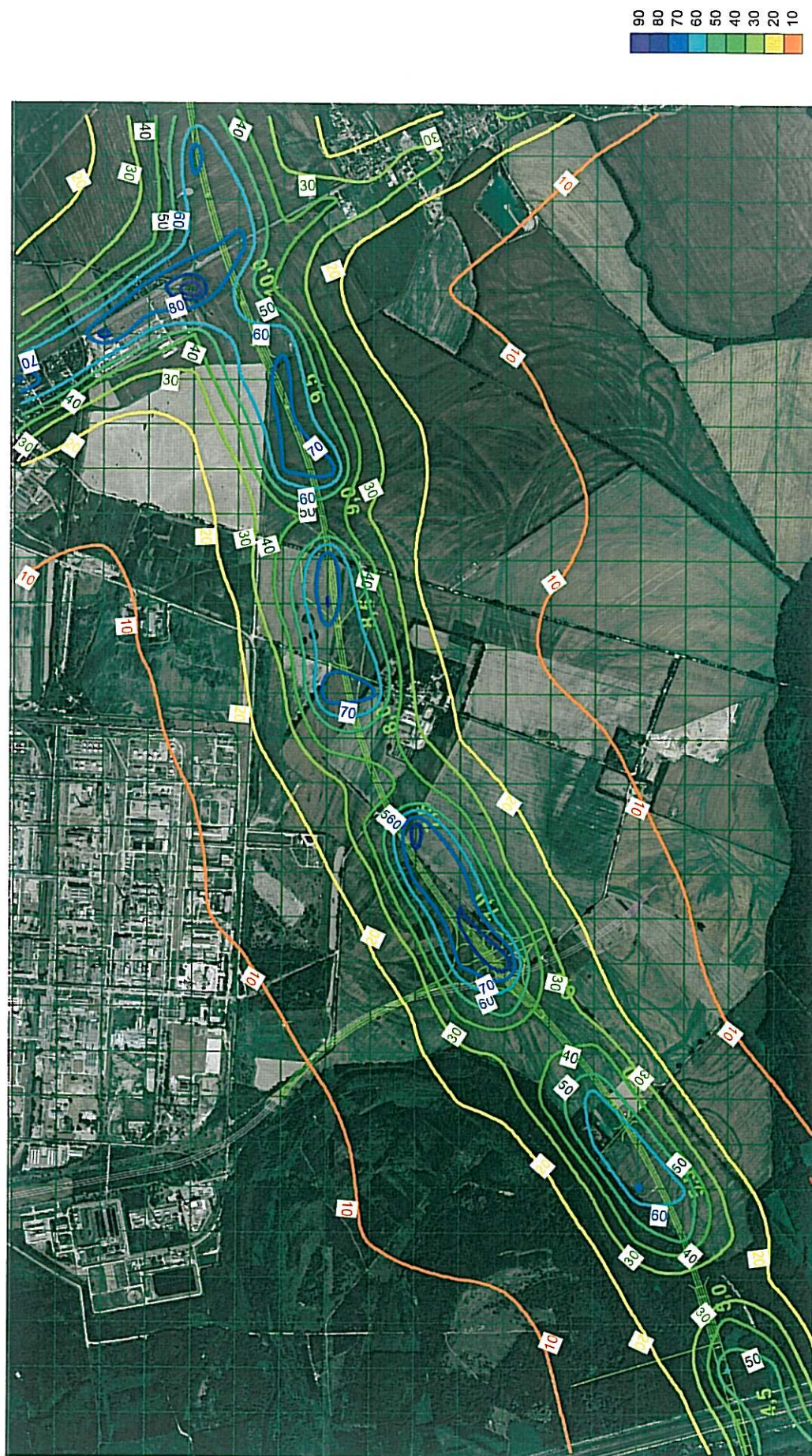
NOx_2030_červený variant



NOx_2030_zelený variant



NOx_2030_zelený variant



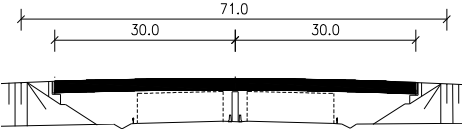
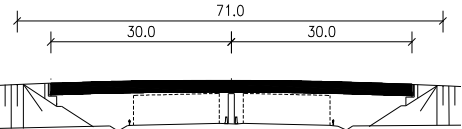
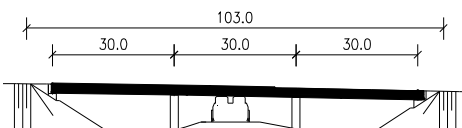
Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever

**Správa o hodnotení vplyvov na životné
prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.**

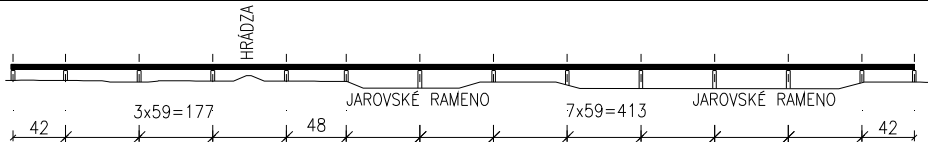
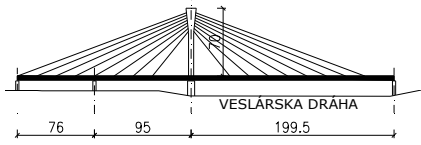
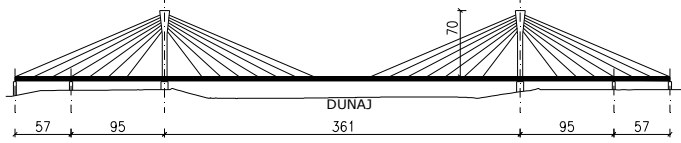
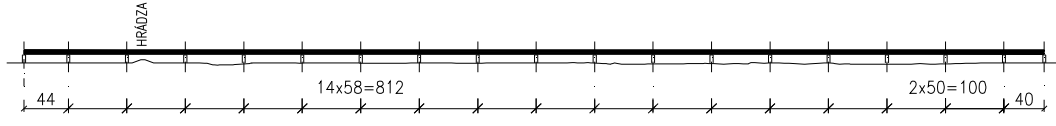
Prehľadná tabuľka mostov

Príloha č.4

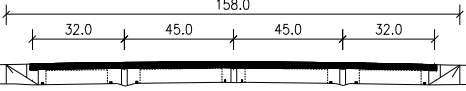
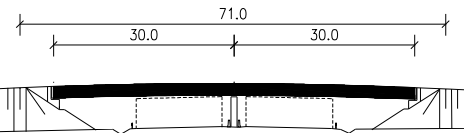
PREHLADNÁ TABUĽKA MOSTOV - VARIANT C

číslo objektu	Staničenie (km)	Schéma objektu	Popis objektu	Typ nosnej konštrukcie mosta	Uhol kríženia (g)	Rozpätia poli mosta (m)	Celková dĺžka mosta (m)	Šírka mosta (m)	Užitočná šírka mosta (m)	Plocha mosta (m ²)
200	0.77		Most na D4 v km 0.77 v križovatke "Jarovce"	Most z tyčových prefabrikátov	96	30+30	71	28.1	27	1647
201	1.472		Most nad D4 v km 1.472 na ceste III/2046	Monolitická predpätá konštrukcia	100	30	71	11.8	10.75	656
202	2.07		Most na D4 v km 2.07 nad traťou ŽSR	Most z tyčových prefabrikátov	65	30+30+30	103	28.1	27	2457
203	2.978	Rampa pre chodcov na hrádzu v Bratislave		Monolitická predpätá konštrukcia	100		97	3.5	3	294
204	2.978	Rampa pre cyklistov na hrádzu v Bratislave		Monolitická predpätá konštrukcia	100		57	3.5	3	174
205 DC I	3.15	Most na D4 v km 2,786 až 3,508 nad priesakovým kanálom, hrádzou a Jarovským ramenom		Monolitická predpätá konštrukcia	60	42+3x59+48 7x59+42	728	37.5	37	26751

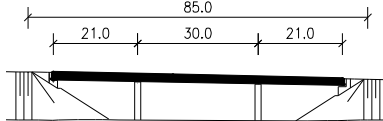
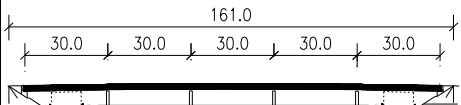
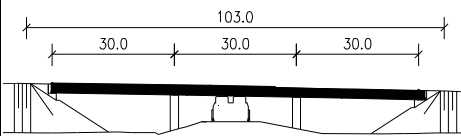
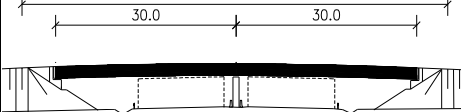
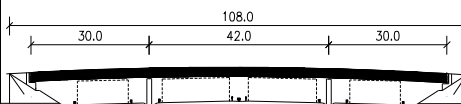
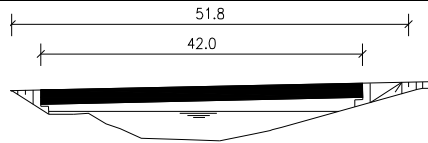
PREHLADNÁ TABUĽKA MOSTOV - VARIANT C

číslo objektu	Staničenie (km)	Schéma objektu	Popis objektu	Typ nosnej konštrukcie mosta	Uhol kríženia (g)	Rozpätia polí mosta (m)	Celková dĺžka mosta (m)	Šírka mosta (m)	Užitočná šírka mosta (m)	Plocha mosta (m ²)
										
205 DC2	3.69		Most na D4 v km 3,508 až 3,878 nad veslársku dráhou, riekou Dunaj a nad obslužnými cestami	Oceľový zavesený jednopylónový most semiharfovými závesmi	98	76+95+199,5	370.5	37.5	37	13746
205 DC3	4.21	Most na D4 v km 3,878 až 4,543 nad riekou Dunaj		Oceľový zavesený dvojpylónový most semiharfovými závesmi	98	57+95+361+95+57	665	37.5	37	24642
										
205 DC4	5.14	Most na D4 v km 4,543 až 5,545 nad hrádzou, priesak. kanálom a chráneným územím Gajc		Monolitická predpätá konštrukcia	100	44+14x58+2x50+40	1001	37.5	37	36741
										

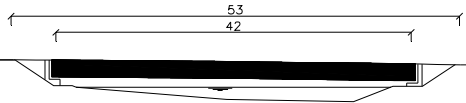
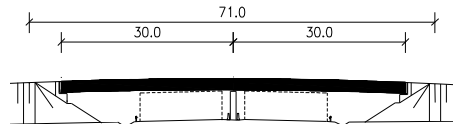
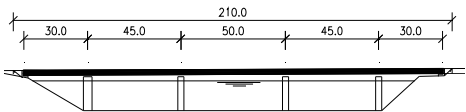
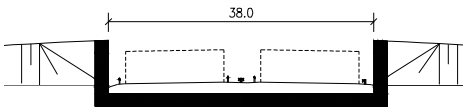
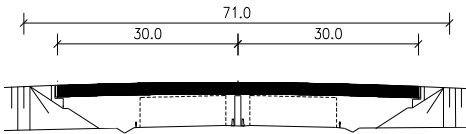
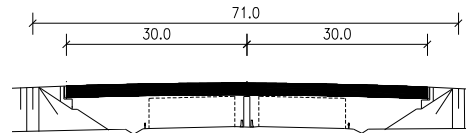
PREHLADNÁ TABUĽKA MOSTOV - VARIANT C

číslo objektu	Staničenie (km)	Schéma objektu	Popis objektu	Typ nosnej konštrukcie mosta	Uhol kríženia (g)	Rozpätia polí mosta (m)	Celková dĺžka mosta (m)	Šírka mosta (m)	Užitočná šírka mosta (m)	Plocha mosta (m ²)
206	3.64	Rampa pre chodcov v športovom areáli		Monolitická predpätá konštrukcia	100		252	3.5	3	759
207	3.64	Rampa pre cyklistov v športovom areáli		Monolitická predpätá konštrukcia	100		192	3.5	3	579
208	4.614	Rampa pre chodcov na hrádzu v Petržalke		Monolitická predpätá konštrukcia	100		126	3.5	3	381
209	4.614	Rampa pre cyklistov na hrádzu v Petržalke		Monolitická predpätá konštrukcia	100		92	3.5	3	279
210	7.34		Most nad D4 v km 7.34 v križovatke "Ketelec"	Monolitická predpätá konštrukcia	31	32+45+45+32	158	30.5	29.45	4565
211	8.049		Most nad D4 v km 8.49 na preložke mestskej komunikácie	Monolitická predpätá konštrukcia	60	30+30	71	11.8	11.3	689

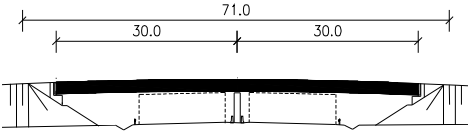
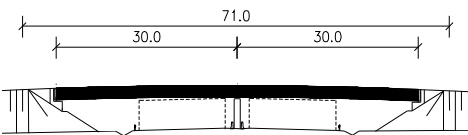
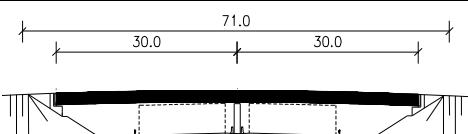
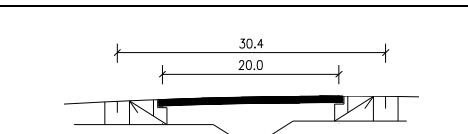
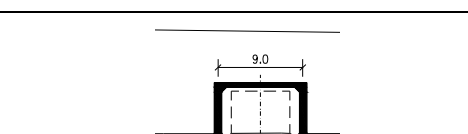
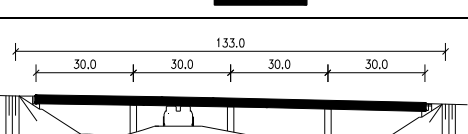
PREHLADNÁ TABUĽKA MOSTOV - VARIANT C

číslo objektu	Staničenie (km)	Schéma objektu	Popis objektu	Typ nosnej konštrukcie mosta	Uhol kríženia (g)	Rozpätia poli mosta (m)	Celková dĺžka mosta (m)	Šírka mosta (m)	Užitočná šírka mosta (m)	Plocha mosta (m ²)
212	10.58		Most na D4 v km 10.58	Monolitická predpätá konštrukcia	100	21+30+21	85	34.6	33.5	2412
213	10.878		Most na D4 v km 10.878 v križovatke "Rovinka"	Most z tyčových prefabrikátov	100	4x30	71	34.6	33.5	4054
214	12.321		Most na D4 v km 12.321 nad traťou ŽSR	Most z tyčových prefabrikátov	70	30+30+30	103	34.6	33.5	3049
215	12.811		Most nad D4 v km 12.811 na preložke mestskej komunikácie	Monolitická predpätá konštrukcia	73	30+30	71	14	13.5	824
216	15.633		Most nad D4 v km 15.633 v križovatke na ceste II/572	Monolitická predpätá konštrukcia	99	30+42+30	108	11.8	10.75	1107
217	16.86		Most na D4 v km 16.86 nad Malým Dunajom	Most z tyčových prefabrikátov	95	42	51.8	34.6	33.5	1474

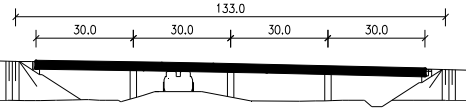
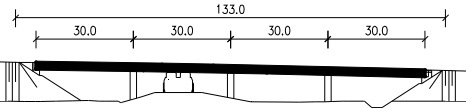
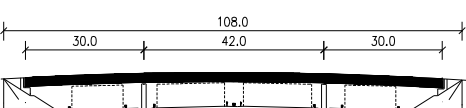
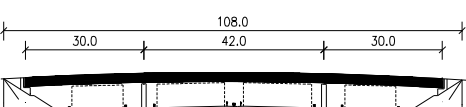
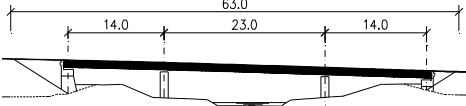
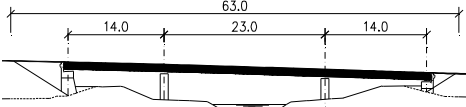
PREHLADNÁ TABUĽKA MOSTOV - VARIANT C

číslo objektu	Staničenie (km)	Schéma objektu	Popis objektu	Typ nosnej konštrukcie mosta	Uhol kríženia (g)	Rozpätia poli mosta (m)	Celková dĺžka mosta (m)	Šírka mosta (m)	Užitočná šírka mosta (m)	Plocha mosta (m ²)
218	16.86		Most na obslužnej komunikácii v km 0.124 nad Malým Dunajom	Most z tyčových prefabrikátov	95	42	53	7.6	6	264
219	16.901		Most nad D4 v km 16.901 na poľnej ceste	Monolitická predpätá konštrukcia	100	30+30	71	9.8	8.75	534
220	17.3		Most na D4 v km 17.3 nad štrkoviskom	Monolitická predpätá konštrukcia	100	30+45+50+45+30	210	34.6	33.5	6734
221	18.128		Tesniaca vaňa	Monolitická železobetónová konštrukcia	100	1330	1330	38	40	53240
222	19.115		Most nad D4 v km 19.115 na mestskej komunikácii	Monolitická predpätá konštrukcia	100	30+30	71	14	13.5	824
223	20.383		Most nad D4 v km 20.383 na preložke mestskej komunikácie	Monolitická predpätá konštrukcia	100	30	71	11.8	10.75	656

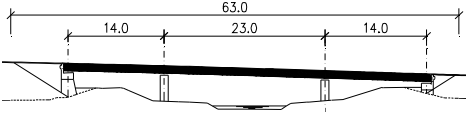
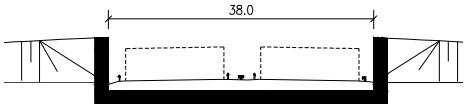
PREHLADNÁ TABUĽKA MOSTOV - VARIANT C

číslo objektu	Staničenie (km)	Schéma objektu	Popis objektu	Typ nosnej konštrukcie mosta	Uhol kríženia (g)	Rozpätia poli mosta (m)	Celková dĺžka mosta (m)	Šírka mosta (m)	Užitočná šírka mosta (m)	Plocha mosta (m ²)
224	21.774		Most na D4 v km 21.787 v križovatke "Ivanka západ" nad cestou I/61	Most z tyčových prefabrikátov	96	30+30	71	29.5	28.45	1735
225	21.774		Most na kolektore v km 21.787 v križovatke "Ivanka západ" nad cestou I/61	Most z tyčových prefabrikátov	96	30+30	71	11.8	10.75	656
226	21.774		Most na kolektore v km 21.787 v križovatke "Ivanka západ" nad cestou I/61	Most z tyčových prefabrikátov	96	30+30	71	11.8	10.75	656
227	22.173		Most nad Šúrsnym kanálom	Most z tyčových prefabrikátov	93	20	30.4	11.8	10.75	226
228	22.2		Most na D4 v km 22.2 nad cestou	Presypaná železobetónová rámová konštrukcia	94	9	10	75	75	760
229	22.388		Most na D4 v km 22.388 nad traťou ŽSR	Most z tyčových prefabrikátov	84	4x30	133	28.1	27	3267

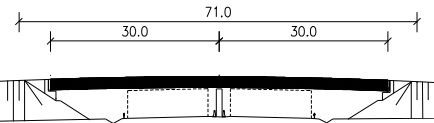
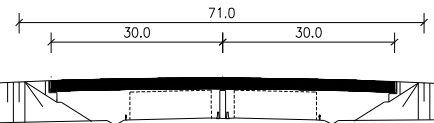
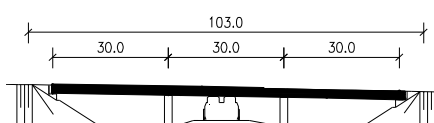
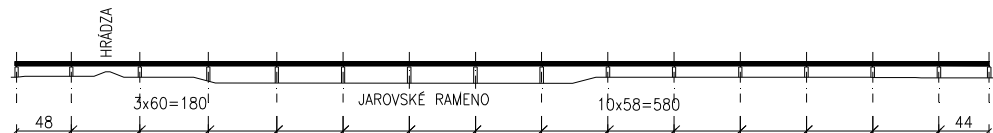
PREHLADNÁ TABUĽKA MOSTOV - VARIANT C

číslo objektu	Staničenie (km)	Schéma objektu	Popis objektu	Typ nosnej konštrukcie mosta	Uhol kríženia (g)	Rozpätia poli mosta (m)	Celková dĺžka mosta (m)	Šírka mosta (m)	Užitočná šírka mosta (m)	Plocha mosta (m ²)
230	22.388		Most na kolektore v km 22.388 nad traťou ŽSR	Most z tyčových prefabrikátov	84	4x30	133	11.8	10.75	1301
231	22.388		Most na kolektore v km 22.388 nad traťou ŽSR	Most z tyčových prefabrikátov	84	4x30	133	11.8	10.75	1301
232	22.814		Most nad D4 v km 22.814 v križovatke "Ivanka-sever D1 - D2"	Monolitická predpätá konštrukcia	88	30+42+30	108	33.5	29.5	20680
233	22.814		Most nad D4 v km 22.814 v križovatke "Ivanka-sever D1 - D2" na kolektore	Monolitická predpätá konštrukcia	88	30+42+30	108	11.8	10.75	7536
234			Most na kolektore v križovatke "Ivanka-sever D1 - D2" nad Šúrsnym kanálom	Monolitická predpätá konštrukcia	100	14+23+14	63	11.8	10.75	559
235			Most na kolektore v križovatke "Ivanka-sever D1 - D2" nad Šúrsnym kanálom	Monolitická predpätá konštrukcia	80	14+23+14	63	11.8	10.75	559

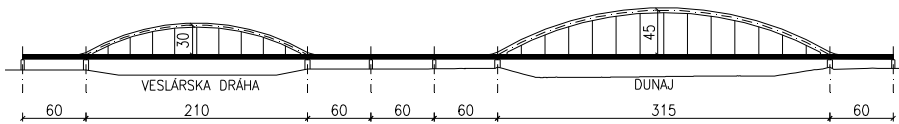
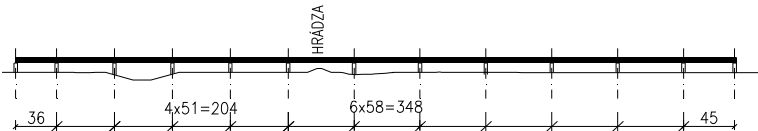
PREHLADNÁ TABUĽKA MOSTOV - VARIANT C

číslo objektu	Staničenie (km)	Schéma objektu	Popis objektu	Typ nosnej konštrukcie mosta	Uhol kríženia (g)	Rozpätia polí mosta (m)	Celková dĺžka mosta (m)	Šírka mosta (m)	Užitočná šírka mosta (m)	Plocha mosta (m ²)
236			Most na vetve križovatky "Ivanka-sever D1 - D2" nad Šúrsnym kanálom	Monolitická predpätá konštrukcia	80	14+23+14	63	11.8	10.75	559
237	22.8		Tesniaca vaňa v križovatke "Ivanka-sever D1 - D2"	Monolitická železobetónová konštrukcia	100	600	600	38	40	24040

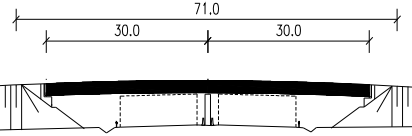
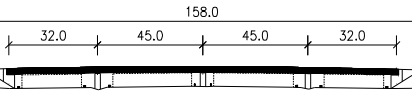
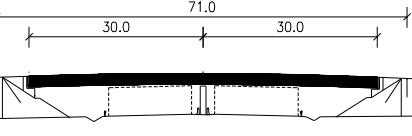
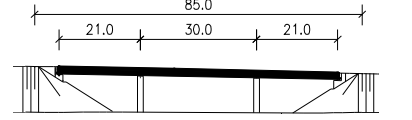
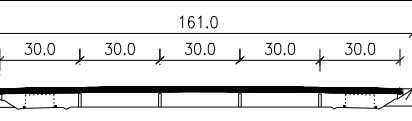
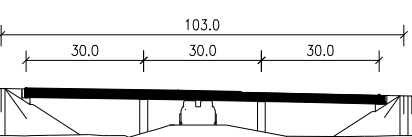
PREHLADNÁ TABUĽKA MOSTOV - VARIANT E

číslo objektu	Staničenie (km)	Schéma objektu	Popis objektu	Typ nosnej konštrukcie mosta	Uhol kríženia (g)	Rozpätia polí mosta (m)	Celková dĺžka mosta (m)	Šírka mosta (m)	Užitočná šírka mosta (m)	Plocha mosta (m ²)	
200	0.77		Most na D4 v km 0.77 v križovatke "Jarovce"	Most z tyčových prefabrikátov	96	30+30	71	28.1	27	1647	
201	1.472		Most nad D4 v km 1.472 na ceste III/2046	Most z tyčových prefabrikátov	92	30	51	11.8	11.25	686	
202	2.07		Most na D4 v km 2.07 nad traťou ŽSR	Most z tyčových prefabrikátov	100	30+30+30	103	34.6	33.5	3049	
203	2.978	Rampa pre chodcov na hrádzu v Bratislave			Monolitická predpätá konštrukcia	100		97	3.5	3	294
204	2.978	Rampa pre cyklistov na hrádzu v Bratislave			Monolitická predpätá konštrukcia	100		57	3.5	3	174
205 DC I	2.99	Most na D4 v km 2,567 až 3,419 nad priesakovým kanálom, hrádzou a Jarovským ramenom			Monolitická predpätá konštrukcia	98	48+6x60+ 10x58+44	1050	37.5	37	38221
											

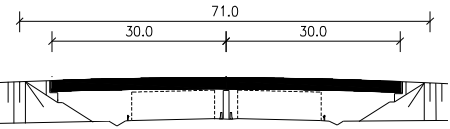
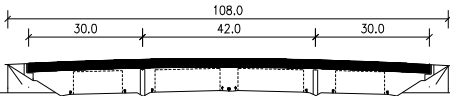
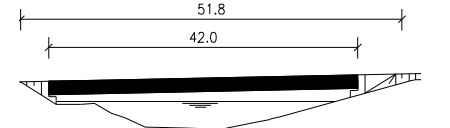
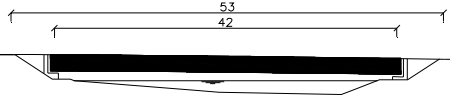
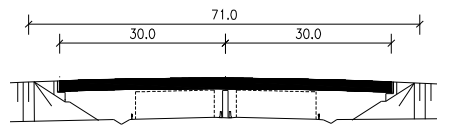
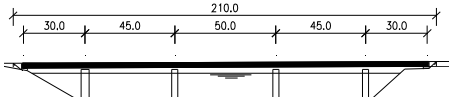
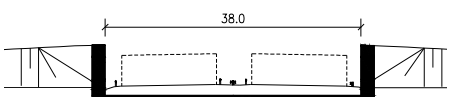
PREHLADNÁ TABUĽKA MOSTOV - VARIANT E

číslo objektu	Staničenie (km)	Schéma objektu	Popis objektu	Typ nosnej konštrukcie mosta	Uhol kríženia (g)	Rozpätia polí mosta (m)	Celková dĺžka mosta (m)	Šírka mosta (m)	Užitočná šírka mosta (m)	Plocha mosta (m ²)
205 DC2	3.83	Most na D4 v km 3,419 až 3,444 nad veslárskou dráhou, riekou Dunaj a nad obslužnými cestami		Oceľový spriahnutý trám vystužený oceľovými oblúkmi	98	60+210+ 3x60+ 315+60	849	37.5	37	30562
										
205 DC3	4.47	Most na D4 v km 4,244 až 4,877 nad ramenom rieky Dunaj, hrádzou, priesak. kanálom a nad obslužnými cestami		Monolitická predpätá konštrukcia	98	36+4x51 3x58+45	465	37.5	37	23458
										
206	3.64	Rampa pre chodcov v športovom areáli		Monolitická predpätá konštrukcia	100		252	3.5	3	759
207	3.64	Rampa pre cyklistov v športovom areáli		Monolitická predpätá konštrukcia	100		192	3.5	3	579
208	4.614	Rampa pre chodcov na hrádzu v Petržalke		Monolitická predpätá konštrukcia	100		126	3.5	3	381

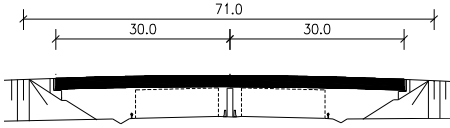
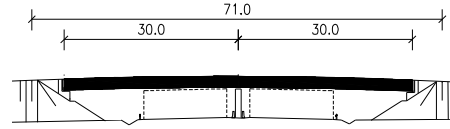
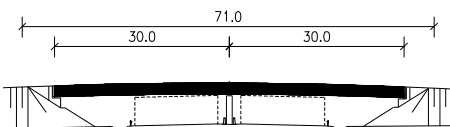
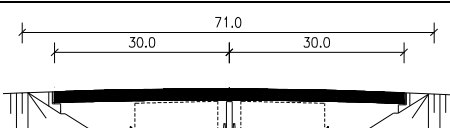
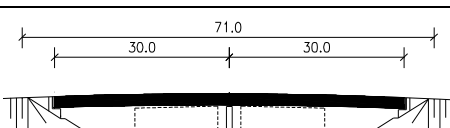
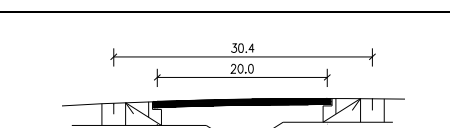
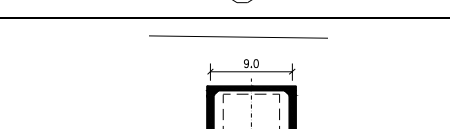
PREHLADNÁ TABUĽKA MOSTOV - VARIANT E

číslo objektu	Staničenie (km)	Schéma objektu	Popis objektu	Typ nosnej konštrukcie mosta	Uhol kríženia (g)	Rozpätia polí mosta (m)	Celková dĺžka mosta (m)	Šírka mosta (m)	Užitočná šírka mosta (m)	Plocha mosta (m ²)
209	4.614		Rampa pre cyklistov na hrádzu v Petržalke	Monolitická predpätá konštrukcia	100		92	3.5	3	279
210	5.895		Most nad D4 v km 5.895	Most z tyčových prefabrikátov	82	30	51	11.8	11.25	686
211	6.848		Most nad D4 v km 6.848 v križovatke "Ketelec"	Monolitická predpätá konštrukcia	31	32+45+45+32	158	30.5	29.45	4565
212	8.049		Most nad D4 v km 8.49 na preložke mestskej komunikácie	Monolitická predpätá konštrukcia	60	30+30	71	11.8	11.3	689
213	10.58		Most na D4 v km 10.58	Monolitická predpätá konštrukcia	100	21+30+21	85	34.6	33.5	2412
214	10.878		Most na D4 v km 10.878 v križovatke "Rovinka"	Most z tyčových prefabrikátov	100	4x30	71	34.6	33.5	4054
215	12.321		Most na D4 v km 12.321 nad traťou ŽSR	Most z tyčových prefabrikátov	70	30+30+30	103	34.6	33.5	3049

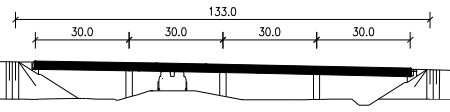
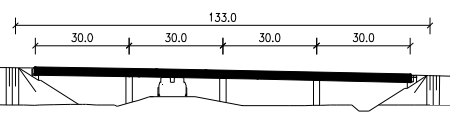
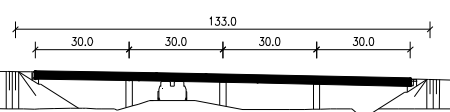
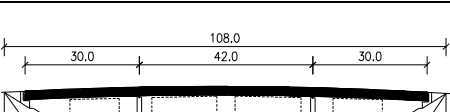
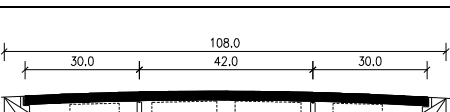
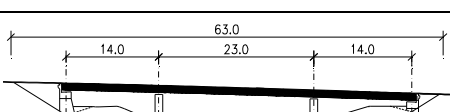
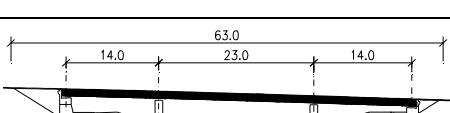
PREHLADNÁ TABUĽKA MOSTOV - VARIANT E

číslo objektu	Staničenie (km)	Schéma objektu	Popis objektu	Typ nosnej konštrukcie mosta	Uhol kríženia (g)	Rozpätia polí mosta (m)	Celková dĺžka mosta (m)	Šírka mosta (m)	Užitočná šírka mosta (m)	Plocha mosta (m ²)
216	12.811		Most nad D4 v km 12.811 na preložke mestskej komunikácie	Monolitická predpätá konštrukcia	73	30+30	71	14	13.5	824
217	15.633		Most nad D4 v km 15.633 v križovatke na ceste II/572	Monolitická predpätá konštrukcia	99	30+42+30	108	11.8	10.75	1107
218	16.86		Most na D4 v km 16.86 nad Malým Dunajom	Most z tyčových prefabrikátov	95	42	51.8	34.6	33.5	1474
219	16.86		Most na obslužnej komunikácii v km 0.124 nad Malým Dunajom	Most z tyčových prefabrikátov	95	42	53	7.2	6	264
220	16.901		Most nad D4 v km 16.901 na poľnej ceste	Monolitická predpätá konštrukcia	100	30+30	71	9.8	8.75	534
221	17.3		Most na D4 v km 17.3 nad štrkoviskom	Monolitická predpätá konštrukcia	100	30+45+50+45+30	210	34.6	33.5	6734
222	18.128		Tesniaca vaňa	Monolitická železobetónová konštrukcia	100	1330	1330	38	40	53240

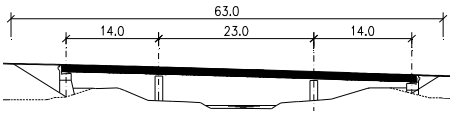
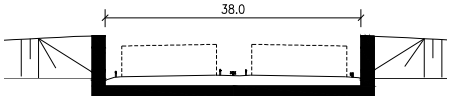
PREHLADNÁ TABUĽKA MOSTOV - VARIANT E

číslo objektu	Staničenie (km)	Schéma objektu	Popis objektu	Typ nosnej konštrukcie mosta	Uhol kríženia (g)	Rozpätia polí mosta (m)	Celková dĺžka mosta (m)	Šírka mosta (m)	Užitočná šírka mosta (m)	Plocha mosta (m ²)
223	19.115		Most nad D4 v km 19.115 na mestskej komunikácii	Monolitická predpätá konštrukcia	100	30+30	71	14	13.5	824
224	20.383		Most nad D4 v km 20.383 na preložke mestskej komunikácie	Monolitická predpätá konštrukcia	100	30	71	11.8	10.75	656
225	21.774		Most na D4 v km 21.787 v križovatke "Ivanka západ" nad cestou I/61	Most z tyčových prefabrikátov	96	30+30	71	29.5	28.45	1735
226	21.774		Most na kolektore v km 21.787 v križovatke "Ivanka západ" nad cestou I/61	Most z tyčových prefabrikátov	96	30+30	71	11.8	10.75	656
227	21.774		Most na kolektore v km 21.787 v križovatke "Ivanka západ" nad cestou I/61	Most z tyčových prefabrikátov	96	30+30	71	11.8	10.75	656
228	22.173		Most nad Šúrsnym kanálom	Most z tyčových prefabrikátov	93	20	30.4	11.8	10.75	226
229	22.2		Most na D4 v km 22.2 nad cestou	Presypaná železobetónová rámová konštrukcia	94	9	10	75	75	760

PREHLADNÁ TABUĽKA MOSTOV - VARIANT E

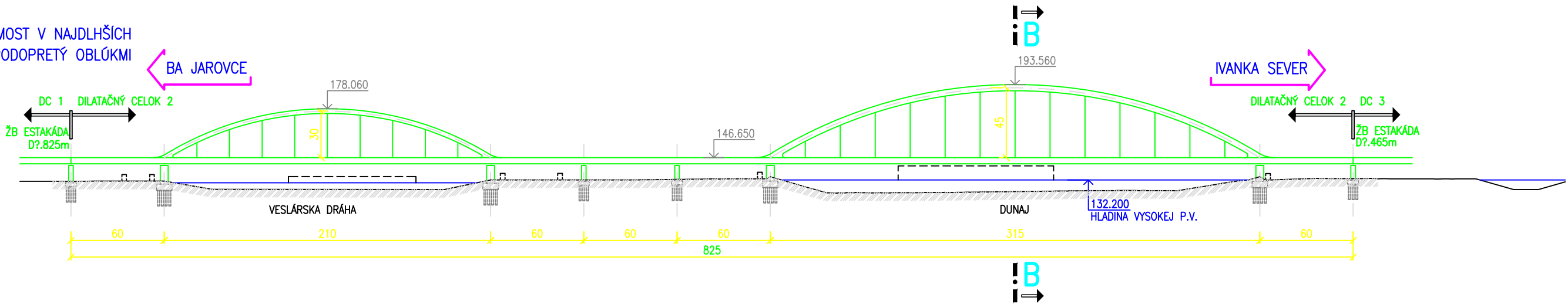
číslo objektu	Staničenie (km)	Schéma objektu	Popis objektu	Typ nosnej konštrukcie mosta	Uhol kríženia (g)	Rozpätia polí mosta (m)	Celková dĺžka mosta (m)	Šírka mosta (m)	Užitočná šírka mosta (m)	Plocha mosta (m ²)
230	22.388		Most na D4 v km 22.388 nad traťou ŽSR	Most z tyčových prefabrikátov	84	4x30	133	28.1	27	3267
231	22.388		Most na kolektore v km 22.388 nad traťou ŽSR	Most z tyčových prefabrikátov	84	4x30	133	11.8	10.75	1301
232	22.388		Most na kolektore v km 22.388 nad traťou ŽSR	Most z tyčových prefabrikátov	84	4x30	133	11.8	10.75	1301
233	22.814		Most nad D4 v km 22.814 v križovatke "Ivanka-sever D1 - D2"	Monolitická predpätá konštrukcia	88	30+42+30	108	33.5	29.5	20680
234	22.814		Most nad D4 v km 22.814 v križovatke "Ivanka-sever D1 - D2" na kolektore	Monolitická predpätá konštrukcia	88	30+42+30	108	11.8	10.75	7536
235			Most na kolektore v križovatke "Ivanka-sever D1 - D2" nad Šúrsnym kanálom	Monolitická predpätá konštrukcia	100	14+23+14	63	11.8	10.75	559
236			Most na kolektore v križovatke "Ivanka-sever D1 - D2" nad Šúrsnym kanálom	Monolitická predpätá konštrukcia	80	14+23+14	63	11.8	10.75	559

PREHLADNÁ TABUĽKA MOSTOV - VARIANT E

číslo objektu	Staničenie (km)	Schéma objektu	Popis objektu	Typ nosnej konštrukcie mosta	Uhol kríženia (g)	Rozpätia polí mosta (m)	Celková dĺžka mosta (m)	Šírka mosta (m)	Užitočná šírka mosta (m)	Plocha mosta (m ²)
237			Most na vetve križovatky "Ivanka-sever D1 - D2" nad Šúrsnym kanálom	Monilitická predpätá konštrukcia	80	14+23+14	63	11.8	10.75	559
238	22.8		Tesniaca vaňa v križovatke "Ivanka-sever D1 - D2"	Monilitiká železobetónová konštrukcia	100	600	600	38	40	24040

POH?AD VARIANT "E"

TRÁMOVÝ MOST V NAJDLHŠÍCH
POLIACH PODOPRETÝ OBLÚKMI



POH?AD VARIANT "C"

ZAVESENÉ MOSTY

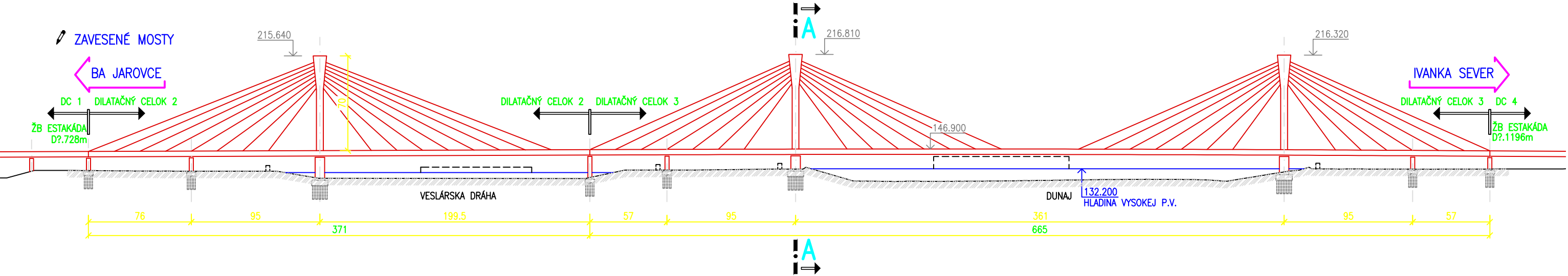
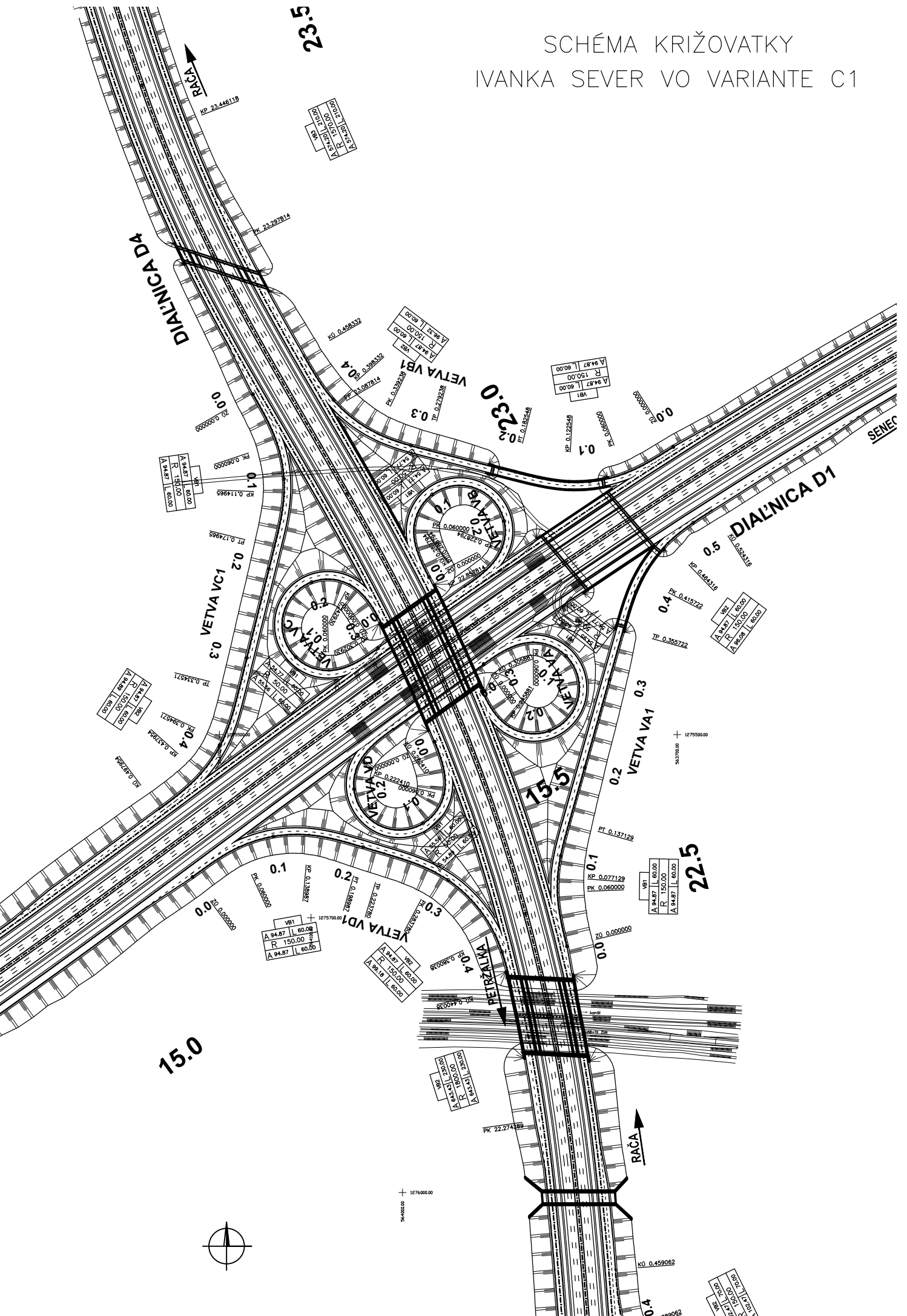


SCHÉMA KRIŽOVATKY IVANKA SEVER VO VARIANTE C1



**ŠTÚDIA POSÚDENIA VPLYVOV DIAĽNICE D4, ÚSEK JAROVCE – IVANKA
SEVER, NA PRIAZNIVÝ STAV ÚZEMÍ SÚVISLEJ EURÓPSKEJ SÚSTAVY
CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000) Z HĽADISKA ICH OCHRANY**



Marec 2010

Štúdiá bola vypracovaná ako doplnková k Správe o hodnotení vplyvov diaľnice D4, úsek Jarovce – Ivanka, sever na životné prostredie. Podkladové a súvisiace informácie je preto potrebné čerpať zo správy a štúdiu je nutné interpretovať iba v týchto súvislostiach.

ÚVOD

NATURA 2000 je názov sústavy chránených území členských krajín Európskej únie a hlavným cieľom jej vytvorenia je zachovanie prírodného dedičstva, ktoré je významné nielen pre príslušný členský štát, ale najmä pre EÚ ako celok. Táto sústava chránených území má zabezpečiť ochranu najvzácnejších a najviac ohrozených druhov voľne rastúcich rastlín, voľne žijúcich živočíchov a prírodných biotopov vyskytujúcich sa na území štátov Európskej únie a prostredníctvom ochrany týchto druhov a biotopov zabezpečiť zachovanie biologickej rôznorodosti v celej Európskej únii.

Základom pre vytvorenie sústavy NATURA 2000 sú dve právne normy EÚ:

- smernica Rady Európskych spoločenstiev č. 79/409/EHS o ochrane voľne žijúcich vtákov (známa tiež ako smernica o vtákoch - Birds Directive);
- smernica Rady Európskych spoločenstiev č. 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín (známa tiež ako smernica o biotopoch - Habitats Directive).

Sústavu NATURA 2000 tvoria teda 2 typy území:

- osobitne chránené územia (Special Protection Areas, SPA) - vyhlasované na základe smernice o vtákoch - v národnej legislatíve: chránené vtáčie územia;
- osobitné územia ochrany (Special Areas of Conservation, SAC) - vyhlasované na základe smernice o biotopoch - v národnej legislatíve: územia európskeho významu - pred vyhlásením, po vyhlásení je územie zaradené v príslušnej národnej kategórii chránených území.

Tieto dve smernice predstavujú doposiaľ najkomplexnejšiu právnu normu na ochranu prírody vo svete. Zoznamy vybraných druhov voľne rastúcich rastlín, voľne žijúcich živočíchov a prírodných biotopov, ktoré sú významné pre Európsku úniu, tvoria prílohy uvedených smerníc. Smernice kladú dôraz na to, aby výber území NATURA 2000 bol vykonávaný na základe vedeckých podkladov (komplexných údajov o rozšírení a stave populácií jednotlivých rastlinných a živočíšnych druhov, údajov o rozlohe a zachovalosti biotopov). Výsledná sústava by mala zahŕňať najhodnotnejšie územia bez ohľadu na vlastnícke vzťahy či súčasné hospodárske využívanie. NATURA 2000 má zabezpečiť priaznivý stav populácií vybraných druhov živočíchov a rastlín a priaznivý stav biotopov, čo však vôbec nevylučuje hospodárske aktivity v územiach, pokiaľ tento priaznivý stav nenarušujú.

Potreba a postup hodnotenia plánov a projektov na územia sústavy NATURA 2000 vyplýva zo Smernice Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (ďalej smernica o biotopoch), konkrétne z článku 6(3) a 6(4).

Článok 6 odsek (3)

"Akýkoľvek plán alebo projekt, ktorý priamo nesúvisí s určitou lokalitou alebo nie je pre starostlivosť o ňu nevyhnutný, ale pravdepodobne bude mať na túto lokalitu významný vplyv buď samostatne, alebo v kombinácii s inými plánmi a projektmi, bude predmetom primeraného hodnotenia jeho dopadov na lokalitu z hľadiska cieľov ochrany lokality. Z hľadiska záverov hodnotenia dopadov na lokalitu a s ohľadom na ustanovenia v odseku 4 príslušné národné orgány schvália tento plán alebo projekt len vtedy, keď zistia, že nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu príslušnej lokality a v prípade, že je to vhodné, prihliadnu tiež na stanovisko verejnosti."

Článok 6 odsek (4)

"Ak aj napriek negatívnemu hodnoteniu dopadov na lokalitu a neexistencii alternatívnych riešení, sa musí plán alebo projekt realizovať z naliehavých dôvodov prvoradého verejného záujmu vrátane sociálnych a ekonomických dôvodov, členský štát prijme všetky kompenzačné opatrenia nevyhnutné na zabezpečenie ochrany celkovej spojitosti sústavy NATURA 2000. O prijatých kompenzačných opatreniach bude informovať Komisiu. Ak sa na príslušnej lokalite vyskytujú prioritné typy biotopov a / alebo prioritné druhy, jediné dôvody, na ktoré je možné prihliadať sú tie, ktoré sa týkajú ľudského zdravia alebo verejnej bezpečnosti, priaznivých dôsledkov prvoradého významu z hľadiska životného prostredia alebo podľa stanoviska Komisie iných naliehavých dôvodoch prevažujúceho verejného záujmu."

Na Slovensku je legislatívnym nástrojom na hodnotenie plánov a projektov na územia NATURA 2000 zákon O ochrane prírody a krajiny (§ 28 zákona č. 543/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov) a zákon O posudzovaní vplyvov na ŽP (č. 24/2006 Z.z.). Predmetom posudzovania sú:

- plány alebo projekty, ktoré sú posudzované podľa zákona EIA ak spĺňajú kritéria prílohy č.1 alebo prílohy č.8 tohto zákona pre zisťovacie konanie alebo pre povinné hodnotenie alebo v iných odôvodnených prípadoch, na základe podnetu orgánu štátnej správy
- plány alebo projekty, ktoré nie sú uvedené v prílohe č.1 alebo prílohe č.8 zákona EIA, ale na základe rozhodnutia orgánu ochrany prírody a krajiny sa činnosť považuje za zásah do územia, ktorý môže spôsobiť podstatné zmeny v biologickej rozmanitosti, štruktúre a funkcii ekosystémov (§ 18 ods. 5 zákona č. 24/2006 Z.z.)

CHARAKTERISTIKA SÚČASNÉHO STAVU

Dňa 9.7.2003 bol vládou SR schválený Národný zoznam navrhovaných chránených vtáčích území. Zoznam obsahuje 38 chránených vtáčích území, ktorých rozloha sa pohybuje od 60 ha (Dubnické štrkovisko) až po 128 014 ha (Volovské vrchy), pričom priemerná rozloha je 32 541 ha. Celková výmera navrhovaných chránených vtáčích území zaberá 1 236 545 ha (12 365,5 km²), čo je 25,2 % územia Slovenskej republiky. Prekryv so súčasnou sieťou chránených území tvorí 55,15 %. V súčasnosti je väčšina území zo zoznamu vyhlásená za chránené v kategórii chránené vtáčie územie.

Dňa 17.3.2004 vláda SR schválila Národný zoznam navrhovaných území európskeho významu a 14. 7. 2004 MŽP SR vydalo Výnos č. 3/2004-5.1, ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu s účinnosťou od 1. augusta 2004. Zoznam obsahuje 382 území, ktorých celková rozloha predstavuje 573 690 ha, čo je 11,7 % územia SR. Prekryv so súčasnou sieťou chránených území tvorí 86 %.

V trasách, resp. koridoroch posudzovaných variantov diaľnice sa nachádzajú nasledovné lokality súvislej európskej sústavy chránených území NATURA 2000 (viď tiež mapová príloha č. 2)

Územie európskeho významu SKUEV0295 Biskupické luhy

Územie zaradené do sústavy z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu:

- Teplomilné panónske dubové lesy (91H0)
- Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (91G0)
- Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0) a druhov európskeho významu:
fuzáč veľký (*Cerambyx cerdo*),

roháč obyčajný (*Lucanus cervus*),
Dioszeghyana schmidtii
hlaváč bieloplutvý (*Cottus gobio*),
hrebenačka vysoká (*Gymnocephalus baloni*),
hrúz Kesslerov (*Gobio kessleri*),
kunka červenobruchá (*Bombina bombina*)
bobor vodný (*Castor fiber*)

Výmera lokality: 869,03 ha

SKUEV0295 Biskupické luhy je súčasťou:

- CHKO Dunajské luhy
- ramsarskej lokality Dunajské luhy
- chráneného vtáčieho územia SKCHVU007 Dunajské luhy
- nadregionálneho biocentra Dunajské luhy

a v rámci neho sa nachádzajú „maloplošné“ chránené územia:

- PP Panský diel
- PR Kopáčsky ostrov
- PR Gajc
- CHA Poľovníky les
- PR Topoľové hony
- CHA Bajdel

Oba varianty diaľnice prechádzajú priamo cez územie európskeho významu SKUEV0295 Biskupické luhy. Medzi činnosti, ktoré môžu mať negatívny vplyv na ciele ochrany v chránenom území, patrí:

- Skládky odpadu
- Ťažobné a geotermálne vrty
- Lomy a ťažba ostatného stavebného kameňa a nerudných surovín (vrátane pieskov)
- Geol. práce s použitím technických geol. prác a geologických povrchových a podzemných diel (šachty, lomové steny...)
- Diaľnice
- Miestne rozvody plynu, vody alebo pary (okrem domových prípojok)
- Spaľovne odpadu
- Diaľkové rozvody elektriny
- Diaľkové telekomunikačné siete a vedenia
- Umiestnenie informačného, reklamného alebo propagačného zariadenia
- Oplotenie pozemku za hranicami zastavaného územia obce okrem oplotenia lesnej škôlky, ovocného sadu a vinice
- Umiestnenie, výsadba a zloženie pôvodných druhov drevín mimo ovocného sadu, vinice, chmeľnice a záhrady, nad 0,5 ha
- Umiestnenie, výsadba a zloženie nepôvodných druhov drevín mimo ovocného sadu, vinice, chmeľnice a záhrady, bez limitu
- Oplocovanie pozemkov okrem oplotenia lesnej škôlky, ovocného sadu a vinice
- Terénne úpravy, ktorými sa podstatne mení vzhľad prostredia alebo odtokové pomery
- Všetky poľnohospodárske budovy a sklady, stajne a maštale

- Skladovacie plochy všetky
- Priemyselné budovy a sklady
- Čerpace stanice
- Budovy pre veľkoobchod
- Budovy pre maloobchod a drobné služby
- Všetky penzióny a chaty
- Hotely a motely
- Rodinné domy
- Bytové domy
- Zábavné parky



SKUEV 0295 Biskupické luhy

Nakoľko diaľnica prechádza priamo cez predmetné ÚEV, boli v koridoroch jednotlivých variantov zmapované v rámci predkladanej štúdie biotopy európskeho významu. Pri mapovaní sa vychádzalo z reálneho terénneho prieskumu koridorov diaľnice a informácii z lesohospodárskeho plánu (LHP). Inšpiratívne bola pri tom využitá metodika mapovania biotopov z Katalógu biotopov Slovenska (DAPHNE, 2002) a Metodiky mapovania lesných biotopov (NLC, 2009). S ohľadom na ročné obdobie terénneho prieskumu (zima, skorá jar), uvádzané sú len biotopy, ktorých identifikácia bola v reálnom čase možná. Mapovanie by bolo vhodné doplniť vo vegetačnom období. Výsledky inventarizácie a prieskumu biotopov sú vyjadrené aj graficky v mapovej prílohe č. 1.

V koridore variantu C boli identifikované biotopy európskeho významu v km 4,8 až 5,6. V týchto priestoroch sa nachádzajú lesné porasty v prechodnom stave prirodzenosti na území lesného typu suchá brestová jasenina s hrabom. Nakoľko sú lokalizované v lesnej podoblasti 02 A – Podunajská rovina a majú prevažne pôvodné zastúpenie domácich topoľov, patria podľa Metodiky mapovania lesných biotopov (NLC, 2009) do biotopu Ls1.1 Vrbovo-topoľové nízinné lužné lesy a teda do prioritného biotopu európskeho významu **91E0 Mixed ash-alder alluvial forest of temperate and Boreal Europe (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) – lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy**. Charakteristika a ohrozenosť tohto biotopu vo všeobecnosti je uvedená v prílohe č. 1. Do predmetného biotopu boli zaradené

lesné porasty č. 252, 253, 243a a 254a v LHC Rusovce, cez ktoré trasa diaľnice priamo prechádza. Porast č. 254b v LHC Rusovce, nachádzajúci sa v koridore diaľnice medzi km 5,2 až 5,6, bol zaradený k biotopu Ls1.2 Dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy a teda k biotopu európskeho významu **91F0 Riparian mixed forests of *Quercus robur*, *Ulmus laevis* and *Ulmus minor*, *Fraxinus excelsior* or *Fraxinus angustifolia*, along great river of the Atlantic and Middle European provinces (*Ulmion minoris*)** – dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy (viď. príloha č 2).

V koridore variantu E neboli biotopy európskeho významu v území SKUEV 0295 Biskupické luhy identifikované.

Územie európskeho významu SKUEV0269 Ostrovné lúčky

Územie zaradené do sústavy z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu:

- Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0),
- Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0),
- Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (6210),
- Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu *Magnopotamion* alebo *Hydrocharition* (3150) a druhov európskeho významu:
 - fuzáč veľký (*Cerambyx cerdo*),
 - plocháč červený (*Cucujus cinnaberinus*),
 - roháč obyčajný (*Lucanus cervus*),
 - vážka (*Leucorrhinia pectoralis*),
 - hlaváč bieloplutvý (*Cottus gobio*),
 - kolok vretenovitý (*Zingel streber*),
 - hrebenačka vysoká (*Gymnocephalus baloni*),
 - býčko (*Proterorhinus marmoratus*),
 - lopatka dúhová (*Rhodeus sericeus amarus*),
 - hrúz Kesslerov (*Gobio kessleri*),
 - hrúz bieloplutvý (*Gobio albipinnatus*),
 - kunka červenobruchá (*Bombina bombina*),
 - mlok dunajský (*Triturus dobrogicus*),
 - bobor vodný (*Castor fiber*)
 - netopier obyčajný (*Myotis myotis*).

Výmera lokality: 613,56 ha

SKUEV0269 Ostrovné lúčky je súčasťou:

- CHKO Dunajské luhy
- ramsarskej lokality Dunajské luhy
- chráneného vtáčieho územia SKCHVU007 Dunajské luhy
- nadregionálneho biocentra Dunajské luhy

a v rámci neho sa nachádzajú „maloplošné“ chránené územia:

- PR Ostrovné lúčky
- PR Dunajské ostrovy

Cez územie európskeho významu SKUEV0269 Ostrovné lúčky navrhovaná diaľnica priamo neprechádza, územie sa však nachádza v blízkosti variantu C. Medzi činnosti, ktoré môžu mať negatívny vplyv na ciele ochrany mimo chráneného územia, patrí:

- Rozširovanie inváznych druhov rastlín uvedených v prílohe č.2 vyhlášky
- Rozširovanie nepôvodných druhov rastlín (s výnimkou druhov uvedených v prílohe č. 3 vyhlášky a druhov rastlín uvedených v prílohe č.2) - Rastliny I. a II. kategórii Zoznamu nepôvodných, inváznych a expanzívnych
- Rozširovanie nepôvodných druhov rastlín (s výnimkou druhov uvedených v prílohe č. 3 vyhlášky a druhov rastlín uvedených v prílohe č.2) - Rastliny ostatných kategórií
- Rozširovanie nepôvodných druhov živočíchov (s výnimkou druhov uvedených v prílohe č. 3 vyhlášky)
- Farmy na chov zvierat - zariadenie, v ktorom sa chová viac ako 100 jedincov zvierat na komerčné účely (s výnimkou hospodárskych zvierat)
- Ťažba pieskov
- Diaľnice
- Vzletové dráhy, pristávacie dráhy a rolovacie dráhy letísk
- Úpravy tokov, priehrad, rybníkov a ochranných hrádzí
- Umiestnenie zariadenia na vodnom toku alebo inej vodnej ploche nesúžiacej plavbe alebo správe vodného toku alebo vodného diela
- Malé vodné elektrárne
- Terénne úpravy, ktorými sa podstatne mení vzhľad prostredia alebo odtokové pomery
- Veľkokapacitné poľnohospodárske budovy a sklady, stajne a maštale
- Použitie zariadení spôsobujúcich svetelné a hlukové efekty, najmä ohňostroj, laserové zariadenie, reprodukovaná hudba mimo uzavretých
- Budovanie a vyznačenie mototrasy
- Automobilové a motocyklové dráhy



SKUEV0269 Ostrovné lúčky

V kontaktných polohách tohto ÚEV k variantu C posudzovanej diaľnice bol identifikovaný biotop európskeho významu **91E0 Mixed ash-alder alluvial forest of temperate and Boreal Europe (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) – lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy** (pôvodné lesné porasty č. 398a, 398 b a 399 v LHC Rusovce).

Chránené vtáčie územie SKCHVU029 Sysľovské polia

Sysľovské polia sú jedným z troch najvýznamnejších území na Slovensku pre hniezdenie druhov drop fúzatý (*Otis tarda*) a sokol červenonohý (*Falco vespertinus*). V území pravidelne zimuje viac ako 1% stredoeurópskych populácií husí (*Anser sp.*). Výmera lokality : 1 773 ha
Zastúpenie druhov uvádza nasledujúca tabuľka:

druh	hniezdne obdobie		mimohniezdne obdobie		splnené kritérium
	priemerný počet hniezdiacich párov	Kritériové druhy	migrant	zimujúci druh	
drop fúzatý <i>Otis tarda</i>	4	•		100ex	K1, K2
sokol červenonohý <i>Falco vespertinus</i>	12.5	•			K1
hus <i>Anser sp.</i>	-	•		5000ex	K4
kaňa popolavá <i>Circus pygargus</i>	1				
pipíška chochlatá <i>Galerida cristata</i>	2				
škovránok poľný <i>Alauda arvensis</i>	30				
ľabtuška poľná <i>Anthus campestris</i>	+				
prepelica poľná <i>Coturnix coturnix</i>	+				
strakoš červenochrbtý <i>Lanius collurio</i>	+				
přhl'aviar čiernohlavý <i>Saxicola torquata</i>	+				
hrdlička poľná <i>Streptopelia turtur</i>	+				

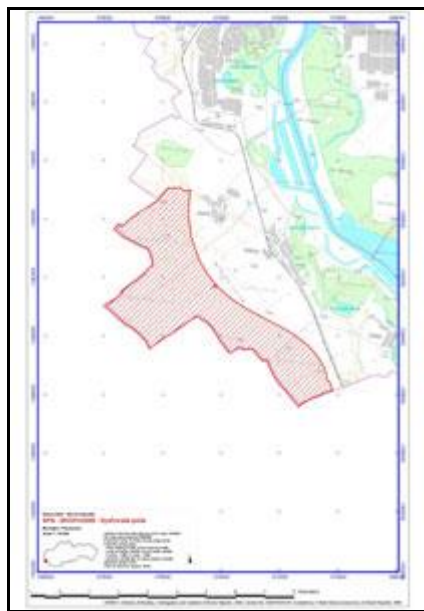
Vysvetlivky:

- K1 – územie je jedným z troch najvýznamnejších hniezdisk pre pravidelne hniezdiaci druh uvedený v Prílohe I smernice o ochrane vtáctva
- K2 – územie, na ktorom sa pravidelne zdržiava najmenej 1% ťahovej alebo bio-regionálnej alebo celkovej európskej populácie sťahovavého druhu uvedeného v Prílohe I smernice o ochrane vtáctva
- K4 – územie, na ktorom sa pravidelne zdržiava najmenej 1% ťahovej alebo bioregionálnej alebo celkovej európskej populácie sťahovavého druhu ohrozeného v Európe a neuvedeného v Prílohe I smernice o ochrane vtáctva

Územie bolo vyhlásené za chránené vyhláškou MŽP SR č. 234 z 12. apríla 2006, ktorou sa vyhlasuje Chránené vtáčie územie Sysľovské polia.

Diaľnica územím priamo neprechádza, lokalita je v kontakte so začiatkom posudzovaného úseku. Medzi činnosti, ktoré môžu mať negatívny vplyv na ciele ochrany mimo chráneného územia, patria:

- Ťažba pieskov - do 100 m
- Zmeny poľnohospodárskych objektov na priemyselné - do 50 m
- Veľkokapacitné poľnohospodárske budovy a sklady, stajne a maštale - do 50 m
- Použitie zariadení spôsobujúcich svetelné a hlukové efekty, najmä ohňostroj, laserové zariadenie, reprodukovaná hudba mimo uzavretých - do 200 m
- Budovanie a vyznačenie mototrasy - do 200 m
- Automobilové a motocyklové dráhy - do 200 m
- Skládky odpadu - do 500 m
- Tepelné, vodné, jadrové alebo iné elektrárne a energetické zariadenia - do 1 000 m
- Ťažba ostatných nerastov - do 100 m
- Rozširovanie nepôvodných druhov rastlín (s výnimkou druhov uvedených v prílohe č. 3 vyhlášky a druhov rastlín uvedených v prílohe č.2) - Rastliny I. a II. kategórii
Zoznamu nepôvodných, invázných a expanzívnych - bez limitu
- Rozširovanie nepôvodných druhov rastlín (s výnimkou druhov uvedených v prílohe č. 3 vyhlášky a druhov rastlín uvedených v prílohe č.2) - Rastliny I. a II. kategórii
Zoznamu nepôvodných, invázných a expanzívnych - bez limitu
- Rozširovanie invázných druhov rastlín uvedených v prílohe č.2 vyhlášky - bez limitu
- Rozširovanie invázných druhov rastlín uvedených v prílohe č.2 vyhlášky - bez limitu
- Diaľnice - do 200 m



SKCHVU029 Sysľovské polia

Chránené vtáčie územie SKCHVU007 Dunajské luhy

Chránené vtáčie územie Dunajské luhy (ďalej CHVÚ Dunajské luhy) bolo vyhlásené vyhláškou č. 440/2008 Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky z 24. októbra 2008. Zahŕňa väčšinu slovenského úseku toku Dunaja, jeho súčasného inundačného územia a na niekoľkých miestach aj zachované biotopy v bývalom inundačnom území. CHVÚ Dunajské luhy má výmeru 16 511,58 hektára. CHVÚ Dunajské luhy bolo vyhlásené na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov bociana čierneho, brehule hnedej, bučiacika močiarného, čajky čiernohlavej, haje tmavej, hlaholky severskej, hrdzavky potápavej, chochlačky sivej, chochlačky vrkočatej, kačice chrapľavej, kačice chripľavej, kalužiaka červenonohého, kane močiarnej, ľabtušky poľnej, orliaka morského, potápača bieleho, rybára riečneho, rybárika riečneho, volavky striebistej a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania. Chránené vtáčie územie sa vyhlasuje aj na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov a zabezpečenia podmienok prežitia a rozmnožovania sťahovavých vodných druhov vtákov vytvárajúcich zoskupenia počas migrácie alebo zimovania, najmä druhov uvedených v prílohe 1 vyhlášky. Zastúpenie druhov uvádza nasledujúca tabuľka:

druh	hniezdne obdobie		mimohniezdne obdobie		splnené kritérium
	priemerný počet hniezdiacich párov	kritériové druhy	migrant	zimujúci druh	
orliak morský <i>Haliaeetus albicilla</i>	2.5	•			K1
volavka striebřistá <i>Egretta garzetta</i>	3	•			K1
haja tmavá <i>Milvus migrans</i>	5.5	•			K1
bučiacik močiarny <i>Ixobrychus minutus</i>	23	•			K1
čajka čiernohlavá <i>Larus melanocephalus</i>	50	•			K1
rybár riečny <i>Sterna hirundo</i>	175	•			K1
rybárik riečny <i>Alcedo atthis</i>	33	•			K1
kačica chrapľavá <i>Anas querquedula</i>	4	•			K3
kalužiak červenonohý <i>Tringa totanus</i>	5.5	•			K3
hrdzavka potápavá <i>Netta rufina</i>	12.5	•			K3
kačica chripľavá <i>Anas strepera</i>	16.5	•			K3
potápač biely <i>Mergus albellus</i>	-	•		600ex	K2
chochlačka vrkočatá <i>Aythya fuligula</i>	-	•	10000ex	28000ex	K4

chochlačka sivá <i>Aythya ferina</i>	-	•		16000ex	K4
hlaholka severská <i>Bucephala clangula</i>	-	•		9000ex	K4
vodné druhy spolu	-	•	20000ex	70000ex	K5
ľabtuška poľná <i>Anthus campestris</i>	5				>1%
bocian čierny <i>Ciconia nigra</i>	5				>1%
kaňa močiarna <i>Circus aeruginosus</i>	11.5				>1%
brehuľa hnedá <i>Riparia riparia</i>	300				>1%
chriaštel' malý <i>Porzana parva</i>	0.5				
žlna sivá <i>Picus canus</i>	1				
haja červená <i>Milvus milvus</i>	1.5				
ďateľ hnedkavý <i>Dendrocopos syriacus</i>	2				
včelár lesný <i>Pernis apivorus</i>	9.5				
ďateľ čierny <i>Dryocopus martius</i>	20				
pipiška chochlatá <i>Galerida cristata</i>	20				
prepelica poľná <i>Coturnix coturnix</i>	30				
krutihlav hnedý <i>Jynx torquilla</i>	50				
přhl'aviar čiernohlavý <i>Saxicola torquata</i>	50				
škovránok poľný <i>Alauda arvensis</i>	80				
Hrdlička poľná <i>Streptopelia turtur</i>	100				
muchár sivý <i>Muscicapa striata</i>	200				
strakoš červenochrbtý <i>Lanius collurio</i>	250				
mucharík bielokrký <i>Ficedula albicollis</i>	500				
ďateľ prostredný <i>Dendrocopos medius</i>	+				
bučiak nočný <i>Nycticorax nycticorax</i>	+				
penica jarabá <i>Sylvia nisoria</i>	+				

Vysvetlivky:

- K1 – územie je jedným z troch najvýznamnejších hniezdisk pre pravidelne hniezdiaci druh uvedený v Prílohe I smernice o ochrane vtáctva
- K2 – územie, na ktorom sa pravidelne zdržiava najmenej 1% ťahovej alebo bio-regionálnej alebo celkovej európskej populácie sťahovavého druhu uvedeného v Prílohe I smernice o ochrane vtáctva
- K3 – územie je jedným z piatich najvýznamnejších hniezdisk pre sťahovavý druh ohrozený v Európe a neuvádzaný v Prílohe I smernice o ochrane vtáctva.
- K4 – územie, na ktorom sa pravidelne zdržiava najmenej 1% ťahovej alebo bioregionálnej alebo celkovej európskej populácie sťahovavého druhu ohrozeného v Európe a neuvedeného v Prílohe I smernice o ochrane vtáctva
- K5 – územie, na ktorom sa pravidelne zdržiava najmenej 20 000 sťahovavých vodných vtákov jedného alebo viacerých druhov

Navrhované trasy diaľnice prechádzajú územím CHVÚ v oblasti Hrušovskej zdrže. Po zavzduť Dunaja v roku 1992 tu bol v pôvodnom inundačnom území výrazne zmenený vodný režim. Navrhovaná trasa diaľnice prechádza Hrušovskú zdrž v jej hornej časti, kde nie je trvalo zaplavená celá inundačná zóna, iba v hlavnom koryte Dunaja a v jeho ramenách je trvalo zvýšený vodný stav. V inundácii sa ďalej nachádzajú biotopy mäkkého a tvrdého lužného lesa, nížinné kosené lúky a na malých plochách tzv. dunajské lesostepi. Prehľad vtákov zistených v trase navrhovanej činnosti a v jej bezprostrednom okolí je uvedený v prílohe č. 3.

Dotknutá časť CHVÚ má z hľadiska ochrany vtáctva špecifický charakter. Lesné porasty, ktoré sa tu nachádzajú sú najzachovalejšie z celého územia CHVÚ, nachádzajú sa tu takmer všetky typy lužného lesa a lesné porasty sú v najmenšej miere negatívne ovplyvnené lesným hospodárením. Veľké plochy lesných porastov majú až pralesný charakter, najmä v prírodných rezerváciách Dunajské ostrovy, Gajc a Kopáčsky ostrov. Ďalšou špecifickou vlastnosťou je veľmi vysoký pohyb návštevníkov, ktorý vyplýva najmä z blízkosti Bratislavy. Pohyb ľudí pritom nie je rovnomerne rozdelený, najviac frekventované je okolie protipovodňových hrádzí a brehy väčších ramien, najmä Jarovského ramena. Naopak, veľmi málo navštevované sú rozsiahle lesné porasty. Veľmi veľký rozdiel je aj v návštevnosti medzi pravým a ľavým brehom Dunaja, frekvencia pohybu návštevníkov pravobrežnej časti je niekoľkonásobne väčšia. Tento rozdiel vyplýva najmä z odľahlosti ľavobrežného pásma lužných lesov od obývaných častí Bratislavy. Treťou špecifickou črtou dotknutého územia je blízkosť rozsiahlych vodných plôch Hrušovskej zdrže.

Tieto špecifiká sa premietajú aj do špecifického zloženia avifauny. Vzácné a plaché druhy vtákov hniezdiace v lesných porastoch (haja tmavá, orliak morský, bocian čierny) tu nachádzajú síce dostatok porastov, ktoré svojou štruktúrou vyhovujú pre zakladanie hniezdisk, limituje ich však obvykle časté vyrušovanie. Rozsiahle vodné plochy Hrušovskej zdrže priťahujú veľké množstvo vodných vtákov, ale aj ich hniezdenie je do veľkej miery limitované, jednak nedostatkom vhodných biotopov a u mnohých druhov najmä intenzívnym vyrušovaním. Aj z tohto dôvodu v tejto oblasti výrazne narastá počet vodných vtákov v zimnej polovici roka, kedy je relatívna miera vyrušovania nízka.

Ďalším z účelov, na ktoré sa vyhlasuje chránené vtáčie územie, je zabezpečenia priaznivého stavu biotopov a zabezpečenia podmienok prežitia a rozmnožovania sťahovavých vodných druhov vtákov vytvárajúcich zoskupenia počas migrácie alebo zimovania, najmä druhov

uvedených v prílohe 1. V širšom priestore navrhovanej činnosti bolo zaznamenaných všetkých 41 druhov uvedených v prílohe 1. Priamo na vodných plochách, kde sú trasované varianty C a E bol zistený výskyt 32 týchto druhov. Početnosť zoskupení sťahovacích vodných vtákov silno kolíše v závislosti od ročného obdobia, počasia, hydrologických pomerov a vyrušovania. Prehľad počtu druhov a jedincov vodných vtákov zistených v inundačnom území Dunaja v časti priamo ovplyvnenej navrhovanou činnosťou (riečne kilometre 1859-1862) je uvedený v tabuľke č. 1.

Tabuľka 1.

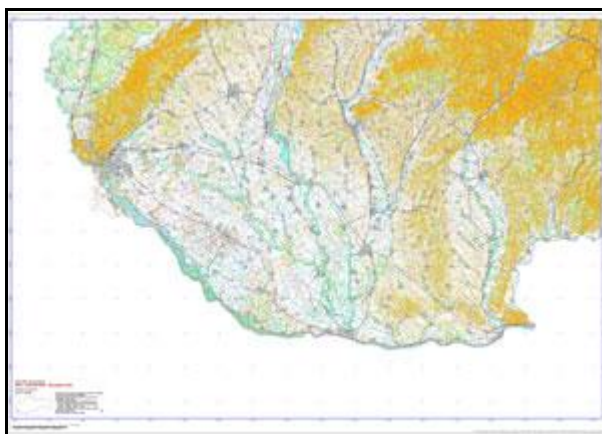
Početnosti vodných vtákov zaznamenaných v inundačnom priestore Dunaja na úseku rkm 1859-1862 – t.j. v mieste križovania diaľnice D4 s Dunajom. Údaje – Kúdela, in litt., pravidelné zimné sčítanie vodného vtáctva.

rok	mesiac	počet druhov	počet jedincov
2004	november	15	640
	december	17	1362
2005	január	16	1159
	február	17	694
	marec	14	410
	október	12	386
	november	15	675
	december	18	1194
2006	január	15	761
	marec	15	353
	október	12	298
	november	16	1267
	december	12	565
2007	január	18	1462
	december	16	2727
2008	január	15	997
	október	13	2325
	november	16	2459
	december	19	2375
2009	január	11	1330

Oba posudzované varianty diaľnice prechádzajú priamo cez CHVÚ Dunajské luhy. Medzi činnosťami, ktoré môžu mať negatívny vplyv na ciele ochrany v chránenom území, patria:

- Diaľnice
- Výkon rybárskeho práva - lov rýb
- Vypaľovanie stariny
- Jazda na vodných skútroch a motorových člnoch
- Manipulácia s vodnou hladinou
- Umiestnenie zariadenia na vodnom toku alebo inej vodnej ploche nesúžiacej plavbe alebo správe vodného toku alebo vodného diela
- Budovanie a vyznačenie turistických chodníkov, náučných chodníkov, bežeckých trás, lyžiarskych trás alebo cyklotrás
- Rozširovanie všetkých nepôvodných druhov živočíchov
- Údržba brehových porastov (oprávnenie správcu toku), nad 1000 m dĺžky
- Výrub krov, nad 500 m²

- Rozširovanie inváznych druhov rastlín uvedených v prílohe č. 2 vyhlášky
- Stožiare elektrických vedení, transformačné stanice
- Telekomunikačné stožiare a transformačné stanice
- Nekryté parkoviská a odstavné plochy
- Účelové komunikácie
- Rozširovanie nepôvodných druhov rastlín (s výnimkou druhov uvedených v prílohe č. 2 a 3 vyhlášky)
- Výrub stromov, nad 80 stromov
- Likvidácia brehových porastov holorubným spôsobom (oprávnenie správcu toku), nad 100 m dĺžky



SKCHVU007 Dunajské luhy

HODNOTENIE PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Vplyvy pozemných komunikácií na územia NATURA 2000 možno vo všeobecnosti rozdeliť na:

- primárne (zánik biotopu výstavbou komunikácie)
- sekundárne (usmrcovanie živočíchov, fragmentácia biotopov, znečistenie posypovými materiálmi, výfukovými plynmi, hlukom, svetlom, zmena vodného režimu, klímy a pod.)
- terciárne (prenikanie nových (často inváznych) druhov do okolia, rozvoj sídiel, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie atď. v dopravne prístupných oblastiach)

Pri posudzovanej diaľnici sa vplyvy prejavajú už počas prípravných prác, vlastnej výstavby a následne tiež počas prevádzky. Konkrétne sa bude jednať najmä o:

- zničenie častí území NATURA 2000, resp. priamo biotopov, ktoré sú predmetom ochrany
- usmrcovanie živočíchov,
- fragmentácia (rozdrobovanie) biotopov
- hlukové, svetelné a imisné zaťaženie častí území NATURA 2000, resp. priamo biotopov, ktoré sú predmetom ochrany

Pri **variante C** bude priamo zničený biotop európskeho významu **Ls1.1 Vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy (91E0 lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy)** v nasledovnom približnom

rozsahu a spoločenskej hodnote v zmysle vyhlášky MŽP SR č.24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon NR SR č.543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov:

$$26\,430\text{ m}^2 \times 17,92\text{ €/m}^2 \times 2 = \mathbf{947\,252\text{ €}}$$

Obdobne pri **variante E** príde k priamemu zničeniu rovnakého biotopu v približnom rozsahu a hodnote:

$$20\,010\text{ m}^2 \times 17,92\text{ €/m}^2 \times 2 = \mathbf{717\,158\text{ €}}$$

Do rozlohy boli zarátané všetky lokality s biotopmi európskeho významu v trasách jednotlivých variantov, pričom pri variante E sa predmetný biotop nachádza iba mimo ÚEV a pri variante C ležia približne 2/3 rozlohy zničeného biotopu v ÚEV a 1/3 mimo.

Pri variante C príde tiež k výraznejšiemu (oproti variantu E) ovplyvneniu biotopov druhov európskeho významu, pre ktoré je vyhlásené ÚEV Biskupické luhy. Týka sa to najmä biotopov druhov fuzáč veľký (*Cerambyx cerdo*) a roháč obyčajný (*Lucanus cervus*).

Usmrcovanie živočíchov bude neustálym sprievodným javom prevádzky diaľnice. Niektoré živočíchy atrahuje teplo živicovej vozovky (napr. plazy), iné budú priťahované dostupnou potravou (napr. už usmrtenými živočíchmi). K usmrcovaniu najmä menej pohyblivých druhov bude dochádzať už aj počas výstavby.

Fragmentácia biotopov sa považuje za jednu z hlavných príčin dnešného vymierania druhov. Pozemné komunikácie a železnice rozbíjajú populácie živočíchov do menších, neraz izolovaných jednotiek. Menšie populácie sa stávajú menej stabilnými, sú vystavené väčšiemu predačnému tlaku, znižuje sa dostupnosť ich úkrytov a potravy a môžu byť ohrozené inbrídingom a genetickými poruchami. Dôsledky fragmentácie možno čiastočne zmierňovať zriaďovaním priechodov cez migračné bariéry. Rieši sa tým však len problém izolácie, ale nie straty vnútorných biotopov (stanovišť).

Hlukové a svetelné zaťaženie okolia diaľnice bude pôsobiť rušivo najmä na voľne žijúce živočíchy. Sluch mnohých druhov je oveľa citlivejší, ako sluch ľudí. Reakcie jednotlivých druhov vyskytujúcich sa v koridore diaľnice na uvedené stresové faktory sú značne individuálne. Niektoré druhy sa týmto zmenám vedľa prispôbiť, no väčšina sa radšej hlučným oblastiam vyhýba. Vo všeobecnosti možno konštatovať, že hluk sťažuje zvieratám ich vzájomnú komunikáciu, párenie a taktiež aj lov. Vo vzťahu k voľne žijúcim živočíchom nie sú stanovené exaktné hodnoty hluku, ktoré by na ne nepôsobili rušivo. Zaťaženie okolia diaľnice hlukom pôsobiace na voľne žijúce živočíchy je zdokladované v samostatnej hlukovej štúdii.

Na základe samostatnej rozptylovej štúdie možno konštatovať, že ročná limitná hodnota na ochranu vegetácie ($30\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}\text{NO}_x$) nebude pri hodnotenej diaľnici prekročená.

Plošné dopady vplyvov jednotlivých variantov na územia NATURA 2000, resp. na chránené územia, ktoré sú ich súčasťou, alebo ktorých súčasťou sú predmetné územia NATURA 2000, sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Chránené územie (celková rozloha)	Priamy záber		Územie zasiahnuté hlukom do 50dB		Územie zasiahnuté hlukom nad 50dB	
	ha	% celkovej rozlohy	ha	% celkovej rozlohy	ha	% celkovej rozlohy
CHKO Dunajské luhy (12 284 ha)	3,89	0,03	267,13	2,17	178,52	1,45
	4,81	0,04	363,35	2,96	248,34	2,02
PR Dunajské ostrovy (219,71 ha)	0,00	0,00	0,53	0,24	0,00	0,00
	0,00	0,00	41,5	18,89	0,00	0,00
PR Gajc (62,72 ha)	0,00	0,00	47,03	74,98	29,32	46,75
	1,64	2,61	62,72	100,00	60,21	96,00
PR Kopáčsky ostrov (82,62 ha)	0,00	0,00	46,66	56,48	24,1	29,17
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PR Topoľové hony (60,06 ha)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	10,48	17,45	0,00	0,00
ÚEV Biskupické luhy (869,03 ha)	3,5	0,40	218,41	25,13	158,09	18,19
	3,96	0,46	265,68	30,57	163,31	18,79
ÚEV Ostrovné lúčky (613,56 ha)	0,00	0,00	0,66	0,11	0,00	0,00
	0,00	0,00	42,47	6,92	25,52	4,16
CHVÚ Dunajské luhy (16 511,58 ha)	12,44	0,08	566,31	3,43	412,95	2,50
	12,77	0,08	617,82	3,74	444,94	2,69
Ramsarská lokalita Dunajské luhy (14 488 ha)	6,42	0,04	386,32	2,67	262,54	1,81
	7,58	0,05	496,45	3,43	345,15	2,38
Spolu	26,25	variant E (zelený)				
	30,76	variant C (červený)				

PREDPOKLADANÝ VPLYV VARIANTOV DIAĽNICE NA POPULÁCIE HNIEZDIACICH DRUHOV VTÁKOV, PRE OCHRANU KTORÝCH JE VYHLÁSENÉ CHVÚ DUNAJSKÉ LUHY

Kaňa močiarna (*Circus aeruginosus*). V časti CHVÚ dotknutom výstavbou diaľnice D4 nehniezdi. Čiastočne sa v tomto území nachádzajú loviská druhu, jednak na vodných plochách v inundácii Dunaja, jednak na otvorených plochách (lúky, polia), teda aj mimo samotného CHVÚ. Predovšetkým páry hniezdiace na Hrušovskej zdrži do dotknutého územia pravidelne zaletujú pri love potravy. Navrhovaná činnosť bude mať mierny negatívny vplyv na populáciu kane močiarnej v CHVÚ. Tento vplyv bude spôsobený dvomi hlavnými faktormi: 1. v ľavobrežnej časti CHVÚ sa po vybudovaní chodníka a cyklistického chodníka zintenzívni pohyb návštevníkov, čo mierne zvýši vyrušovanie na loviskách (otvorené plochy popri hrádzi, okraje vodných plôch); 2. priamy priestor navrhovanej činnosti nebude pre druh už využiteľný ako lovisko (platí aj pre úseky vedené v poľnohospodárskej krajine). Celkový predpokladaný vplyv na populáciu druhu v CHVÚ hodnotíme ako mierny, pretože nemusí nevyhnutne viesť k poklesu populácie. **Negatívny vplyv variantov C a E je rovnaký.**

Haja tmavá (*Milvus migrans*). V časti CHVÚ dotknutom výstavbou diaľnice D4 hniezdilo v minulosti (1970-1990) každoročne viacero párov, v 90. rokoch 20. storočia ich počet

poklesol, hniezdenie však ešte bolo pravidelné (1-3 páry). V súčasnosti hniezdi už len nepravidelne, vyskytuje sa však každoročne. Ústup počtu hniezdiacich párov bol veľmi výrazný na celom našom úseku Dunaja (napr. v roku 2009 v celom CHVÚ iba 2 páry), resp. na celom Slovensku a haja tmavá patrí medzi naše najohrozenejšie druhy vtákov. Z tohto pohľadu zostáva teda dotknuté územie naďalej významnou lokalitou druhu a dá sa predpokladať, že keď podunajská populácia začne znovu narastať, bude obsadzovať bývalé teritóriá v dotknutom území. Navrhovaná činnosť bude mať výrazne negatívny vplyv na populáciu haje tmavej v CHVÚ. Tento vplyv môže pôsobiť cez nasledujúce faktory: 1. priamym záberom lokalít, ktoré boli dlhodobo hniezdiskom haje tmavej; 2. v ľavobrežnej časti CHVÚ sa po vybudovaní chodníka a cyklistického chodníka zintenzívni pohyb návštevníkov, čo zvýši vyrušovanie na loviskách aj potenciálnych hniezdiskách; 3. priamy priestor navrhovanej činnosti nebude pre druh už využiteľný ako lovisko (platí aj pre úseky vedené v poľnohospodárskej krajine); 4. nepriamo, cez negatívny vplyv na iné druhy vtákov, na ktoré sa čiastočne potravne viaže (kormorány, volavky). **Negatívny vplyv variantov C a E je rovnaký.**

Orliak morský (*Haliaeetus albicilla*). Súčasná populácia orliaka morského v CHVÚ Dunajské luhy sú 4 páry (2006-2009). Ide o najväčšie hniezdisko druhu na Slovensku, a hniezdi tu väčšina slovenskej populácie orliaka (Bohuš et al. 2009). V území priamo dotknutom výstavbou diaľnice D4 hniezdi momentálne (2009-2010) jeden pár. Navrhovaná činnosť bude mať výrazne negatívny vplyv na populáciu orliaka morského v CHVÚ. Tento vplyv môže pôsobiť cez nasledujúce faktory: 1. zánikom hniezdiska nachádzajúceho sa v blízkosti navrhovanej činnosti v dôsledku stavebných prác aj prevádzky diaľnice; 2. zvýšením vyrušovania v ľavobrežnej časti CHVÚ – po vybudovaní chodníka a cyklistického chodníka sa zintenzívni pohyb návštevníkov, čo zvýši vyrušovanie na loviskách aj potenciálnych hniezdiskách; 3. priamy priestor navrhovanej činnosti nebude pre druh už využiteľný ako lovisko; 4. nepriamo, cez negatívny vplyv na iné druhy vtákov, na ktoré sa potravne viaže (vodné vtáky); fragmentáciou krajiny, navyše priestor, ktorý sa vymedzí medzi zastavaným územím Bratislavy a navrhovanou činnosťou bude pravdepodobne príliš malý, aby stačil na existenciu hniezdneho teritória orliaka. Navrhovaná činnosť sa negatívne dotkne aj jedincov orliaka morského, ktorí sa v CHVÚ zhromažďujú počas zimovania. Priamo v mieste navrhovanej činnosti sa nachádzajú loviská a nocoviská orliaka morského. Úsek Dunaja medzi Petržalkou a Šamorínom patrí v súčasnosti medzi dve najvýznamnejšie zimoviská orliakov v CHVÚ aj na Slovensku (Chavko 2002, Rybanič et al. 2004). Negatívny vplyv na zimujúce jedince sa premietne cez priamy záber lovných biotopov, zvýšenie vyrušovania, fragmentáciu územia, vytvorenie bariéry a nepriamo cez negatívny vplyv na iné vodné vtáky. **Negatívny vplyv variantov C a E je približne rovnaký.**

Kalužiak červenonohý (*Tringa totanus*). Druh vlhkých lúk a obnažených plytkých brehov, v súčasnosti hniezdi v CHVÚ už len ojedinele na sekundárnych biotopoch na Hrušovskej zdrži. **Nepredpokladáme vplyv** navrhovanej činnosti na hniezdnu populáciu kalužiaka červenonohého v CHVÚ.

Rybár riečny (*Sterna hirundo*). Hniezdi v kolóniách na ostrovoch a ostrovčekoch bez vegetácie, alebo s nízkou vegetáciou, pôvodne najmä na štrkových laviciach. V súčasnosti hniezdi v CHVÚ už len na sekundárnych biotopoch na Hrušovskej zdrži. **Nepredpokladáme vplyv** navrhovanej činnosti na hniezdnu populáciu rybára riečneho v CHVÚ, pretože druh je schopný loviť potravu aj v biotopoch susediacich s rôznymi stavbami a mimo hniezdných kolónií nie je citlivý na vyrušovanie.

Rybárik riečny (*Alcedo atthis*). Hniezdi na strmých hlinených stenách. V CHVÚ Dunajské luhy hniezdi roztrúsene, avšak v podstate na celej ploche. Vplyv navrhovanej činnosti na rybárika bude pravdepodobne neutrálny, nanajvýš mierne negatívny, negatívne sa však môže prejavíť jedine potenciálny zánik alebo presun 1-2 párov hniezdiacich v mieste realizácie činnosti. Z pohľadu celého CHVÚ, ak aj dôjde k negatívnemu vplyvu, tento bude na zanedbateľnej úrovni. **Potenciálny negatívny vplyv variantov C a E je približne rovnaký.**

Ľabtuška poľná (*Anthus campestris*). Hniezdi na otvorených plochách, napríklad na slabo zarastených štrkových laviciach. Hniezdenie z oblasti navrhovanej činnosti nie je známe. **Nepredpokladáme vplyv** navrhovanej činnosti na hniezdnu populáciu ľabtušky poľnej v CHVÚ.

Brehuľa hnedá (*Riparia riparia*). Hniezdi na strmých hlinených stenách v kolóniách. Hniezdenie z oblasti navrhovanej činnosti nie je v súčasnosti známe. **Nepredpokladáme vplyv** navrhovanej činnosti na hniezdnu populáciu brehule hnedej v CHVÚ.

Bučiačik močiarny (*Ixobrychus minutus*). V časti ovplyvnenej navrhovanou činnosťou sa nachádzajú potenciálne hniezdiská druhu v trstinových zárastoch na ramenách a štrkoviskách v inundačnom území Dunaja na obidvoch brehoch. Presný počet a lokalizácia hniezdiacich párov tu nie je známa, nebola nikdy zisťovaná. Môžeme predpokladať mierne negatívny vplyv navrhovanej činnosti záberom časti týchto plôch, a v prípade ľavobrežnej inundácie aj v dôsledku nárastu vyrušovania. **Potenciálny negatívny vplyv variantov C a E je približne rovnaký** (variant C nezaberá potenciálne hniezdiská na ľavom brehu, a naopak variant E zaberá potenciálne hniezdiská v menšej miere na pravom brehu).

Čajka čiernohlavá (*Larus melanocephalus*). Hniezdi v kolóniách na ostrovoch s nízkou vegetáciou, v súčasnosti hniezdi v CHVÚ len na jednom z ostrovov na Hrušovskej zdrži. **Nepredpokladáme vplyv** navrhovanej činnosti na hniezdnu populáciu čajky čiernohlavej v CHVÚ, pretože jediné hniezdisko je dostatočne vzdialené, a druh mimo hniezdných kolónií nie je citlivý na vyrušovanie.

Kačica chriplavá (*Anas strepera*). V rámci CHVÚ hniezdi primárne na väčších mŕtvych ramenách a sekundárne na Hrušovskej zdrži a v jej okolí. V súčasnosti je hniezdenie na mŕtvych ramenách zriedkavé a nepravidelné, naopak na Hrušovskej zdrži hniezdi pravidelne a relatívne početne (desiatky párov, napr. v roku 1998 nájdených 19 párov, Svetlák in Rác 2006). Navrhovaná činnosť prechádza okrajom oblasti, kde sa druh pravidelne vyskytuje a hniezdi. Realizácia navrhovanej činnosti bude mať mierny negatívny dopad na druh – jednak dôjde k priamemu záberu plôch, ktoré sú potenciálnymi hniezdiskami (hniezdiť nebude pravdepodobne v širšom páse okolo objektov), jednak v ľavobrežnej časti CHVÚ cez zvýšenie miery vyrušovania. Úsek Dunaja medzi Bratislavou a Sapom je aj významným zimoviskom tohto druhu, pričom druh sa pravidelne a početne vyskytuje priamo v trase navrhovanej diaľnice (Kúdela, Celec 2002, Rác et al. in press.). Preto môžeme očakávať mierne negatívny vplyv aj na zimujúce jedince. **Negatívny vplyv variantu C je väčší ako variantu E**, pretože najvýznamnejšia lokalita zimujúcich jedincov sa nachádza v pravobrežnej inundácii v trase variantu C.

Kačica chrapľavá (*Anas querquedula*). V rámci CHVÚ hniezdi primárne na väčších mŕtvych ramenách a sekundárne na Hrušovskej zdrži a v jej okolí. V súčasnosti je hniezdenie na mŕtvych ramenách mimoriadne zriedkavé a nepravidelné, podobne aj na Hrušovskej zdrži sú záznamy o hniezdení zriedkavé. Navrhovaná činnosť prechádza cez oblasti, kde sa druh

pravidelne vyskytuje a kde bolo hniezdenie aj dokázané (Kalivodová, Darolová 1998). Realizácia navrhovanej činnosti bude mať negatívny dopad na druh – jednak dôjde k priamemu záberu plôch, ktoré sú hniezdiskami (hniezdiť nebude pravdepodobne v širšom páse okolo objektov), jednak v ľavobrežnej časti CHVÚ cez zvýšenie miery vyrušovania. **Negatívny vplyv variantov C a E je približne rovnaký.**

Hrdzavka potápavá (*Netta rufina*). V rámci CHVÚ hniezdi primárne na väčších mŕtvych ramenách a sekundárne na Hrušovskej zdrži a v jej okolí. V súčasnosti je hniezdenie na mŕtvych ramenách zriedkavé a nepravidelné, naopak na Hrušovskej zdrži hniezdi pravidelne od roku 1995, početnosť stúpala rýchlo nad 10 párov (Rác 1998). Navrhovaná činnosť prechádza okrajom oblasti, kde sa druh pravidelne vyskytuje a hniezdi. Realizácia navrhovanej činnosti bude mať mierny negatívny dopad na druh – jednak dôjde k priamemu záberu plôch, ktoré sú potenciálnymi hniezdiskami (hniezdiť nebude pravdepodobne v širšom páse okolo objektov), jednak v ľavobrežnej časti CHVÚ cez zvýšenie miery vyrušovania. Úsek Dunaja medzi Bratislavou a Sapom je aj významným zimoviskom tohto druhu, pričom druh sa pravidelne a početne vyskytuje priamo v trase navrhovanej diaľnice (Kúdela, Celec 2002). Preto môžeme očakávať mierne negatívny vplyv aj na zimujúce jedince. **Negatívny vplyv variantu C je väčší ako variantu E**, pretože najvýznamnejšia lokalita zimujúcich jedincov sa nachádza v pravobrežnej inundácii v trase variantu C.

Volavka striebřistá (*Egretta garzetta*). V časti CHVÚ dotknutom výstavbou diaľnice D4 hniezdila volavka striebřistá v minulosti (v prvej polovici 20. storočia v katastri Podunajských Biskupíc). V priebehu 20. storočia na slovensko-maďarskom úseku Dunaja počet hniezdných kolónií volavky striebřistej klesal, v súčasnosti existuje už len jediné hniezdisko pri obci Moča. V súčasnosti už (2000-2009, Gúgh, Lengyel 2008) je už klesajúci trend populácie zastavený. Volavka striebřistá sa vo viacerých častiach CHVÚ vyskytuje každoročne, najmä v letných mesiacoch. Navrhovaná činnosť bude mať negatívny vplyv na volavku striebřistú. Nedôjde síce k priamemu ovplyvneniu hniezdnej populácie, avšak dotknutá oblasť patrí medzi časti CHVÚ, kde sa druh pravidelne vyskytuje. Tento vplyv môže pôsobiť jednak priamym záberom lokalít, kde sa volavka striebřistá vyskytuje, jednak v ľavobrežnej časti CHVÚ sa po vybudovaní chodníka a cyklistického chodníka zintenzívni pohyb návštevníkov, čo zvýši vyrušovanie na loviskách. **Negatívny vplyv variantu C je väčší ako variantu E**, pretože trasa variantu C zasahuje v pravobrežnej inundácii miesta s recentnými záznamami druhu. Variant E má menej negatívny dopad aj preto, lebo je viac vzdialený od lokalít s najčastejším recentným výskytom (Čunovo, Kalinkovo).

Bocian čierny (*Ciconia nigra*). V časti CHVÚ dotknutom výstavbou diaľnice D4 hniezdil v nedávnej minulosti 1 pár do roku 1995. V súčasnosti je hniezdna populácia v celom CHVÚ na historickom minime, v roku 2009 bolo zistené hniezdenie iba jedného páru. Napriek tomu sa bocian čierny vyskytuje v CHVÚ každoročne, vrátane oblasti ovplyvnenej navrhovanou činnosťou. Hlavné dôvody prudkého poklesu hniezdnej populácie boli intenzívne lesné hospodárenie, vyrušovanie na hniezdiskách a loviskách a vodohospodárske úpravy. Keďže po zavedení ochrany CHVÚ a vďaka prebiehajúcej realizácii rôznych revitalizačných projektov predpokladáme postupné zmenšovanie vplyvu týchto faktorov, dá sa predpokladať aj opätovný nárast populácie bociana čierneho a obsadzovanie bývalých teritórií. Navrhovaná činnosť bude mať výrazne negatívny vplyv na populáciu bociana čierneho v CHVÚ. Tento vplyv môže pôsobiť cez nasledujúce faktory: 1. priamym záberom lokalít, ktoré boli dlhodobo hniezdiskom bociana čierneho; 2. v ľavobrežnej časti CHVÚ sa po vybudovaní chodníka a cyklistického chodníka zintenzívni pohyb návštevníkov, čo zvýši vyrušovanie na loviskách aj potenciálnych hniezdiskách; 3. priamy priestor navrhovanej činnosti nebude pre druh už

využitelný ako lovisko; 4. nepriamo, cez fragmentáciu územia najmä Biskupických luhov – v minulosti toto územie fungovalo ako teritórium jedného páru, po jeho rozdelení diaľnicou je pravdepodobná situácia, že bocian čierny bude diaľnicu vnímať ako rušivý prvok netorelovateľný uprostred teritória a obe zostávajúce časti územia budú príliš malé, aby tu vznikli samostatné teritória. **Negatívny vplyv variantov C a E je rovnaký.**

Migrujúce a zimujúce druhy – chochlačka sivá, chochlačka vrkočatá, hlaholka severská, potápač biely

Vplyv navrhovanej činnosti migrujúce a zimujúce druhy – chochlačka sivá (*Aythya ferina*), chochlačka vrkočatá (*Aythya fuligula*), hlaholka severská (*Bucephala clangula*) a potápač biely (*Mergus albellus*) bude mierne negatívny. Tento vplyv bude pôsobiť priamo jednak čiastočným záberom plôch využívaných pre zhromažďovanie a zber potravy, jednak navrhovaný most bude pre časť druhov pôsobiť ako bariéra pri pravidelných preletoch medzi lokalitami, kde sa zhromažďujú a zbierajú potravu. **Nepriamo negatívne** bude navrhovaná činnosť pôsobiť v ľavobrežnej časti CHVÚ, kde sa po vybudovaní chodníka a cyklistického chodníka zintenzívni pohyb návštevníkov, čo zvýši vyrušovanie týchto druhov.

Sťahovavé vodné druhy vtákov vytvárajúcich zoskupenia počas migrácie alebo zimovania

Vplyv navrhovanej činnosti na sťahovavé druhy vodných vtákov vytvárajúcich zoskupenia počas migrácie alebo zimovania bude negatívny. Tento vplyv bude pôsobiť priamo jednak čiastočným záberom plôch využívaných pre zhromažďovanie a zber potravy (tabuľka č. 2), jednak navrhovaný most bude pre časť druhov pôsobiť ako bariéra pri pravidelných preletoch. **Nepriamo negatívne** bude navrhovaná činnosť pôsobiť v ľavobrežnej časti CHVÚ, kde sa po vybudovaní chodníka a cyklistického chodníka zintenzívni pohyb návštevníkov, čo zvýši vyrušovanie väčšiny sťahovavých vodných druhov vtákov vytvárajúcich zoskupenia.

Tabuľka č. 2

Súhrnný prehľad vplyvov navrhovanej činnosti na vtáky, ktoré sú predmetom ochrany CHVÚ Dunajské luhy

slovenské meno (skupina)	vedecké meno	negatívny vplyv navrhovanej činnosti	kategória
kaňa močiarna	<i>Circus aeruginosus</i>	1	H
haja tmavá	<i>Milvus migrans</i>	3	H
orliak morský	<i>Haliaeetus albicilla</i>	3	H
kalužiak červenonohý	<i>Tringa totanus</i>	0	H
rybár riečny	<i>Sterna hirundo</i>	0	H
rybárik riečny	<i>Alcedo atthis</i>	0-1	H
ľabtuška poľná	<i>Anthus campestris</i>	0	H
brehuľa hnedá	<i>Riparia riparia</i>	0	H
bučiačik močiarny	<i>Ixobrychus minutus</i>	1	H
čajka čiernohlavá	<i>Larus melanocephalus</i>	0	H
kačica chriplavá	<i>Anas strepera</i>	1	H
kačica chrapľavá	<i>Anas querquedula</i>	2	H
hrdzavka potápavá	<i>Netta rufina</i>	1	H
volavka striebřistá	<i>Egretta garzetta</i>	2	H

bocian čierny	<i>Ciconia nigra</i>	3	H
chochlačka sivá	<i>Aythya ferina</i>	1	n
chochlačka vrkočatá	<i>Aythya fuligula</i>	1	n
hlaholka severská	<i>Bucephala clangula</i>	1	n
potápač biely	<i>Mergus albellus</i>	2	n
zoskupenia vodných druhov	-	2	n

Vysvetlivky:

Vplyv

0 – bez vplyvu;

1 – mierne negatívny vplyv;

2 – negatívny vplyv;

3 – výrazne negatívny vplyv

Kategória

H – hniezdiace druhy

n – migrujúce a zimujúce druhy

OPATRENIA NAVRHNUTÉ NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A VYROVNANIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ AČINNOSTI NA ÚZEMIA NATURA 2000

V nasledujúcej časti uvádzame súborne opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu a minimalizáciu vplyvov navrhovanej činnosti na územia NATURA 2000 jednak samostatne pre jednotlivé varianty navrhovanej činnosti a následne aj spoločné opatrenia pre oba varianty.

Variant C:

- predĺženie mostného objektu po cca km 6.0
Posunom násypu diaľnice mimo lesných porastov a chránených území sa zmenší záber týchto plôch. Zároveň sa predĺži priestor pod mostným objektom, ktorý umožňuje migráciu a výmenu genetických informácií pre širšie spektrum živých organizmov a ich spoločenstiev ako oplotená diaľnica na násype.
- doplnenie obojstranných hlukových a svetelných bariér v km 3.0 až 6.0, resp. 7.0
Bariéry sú navrhnuté v úseku prechádzajúcom chránenými územiami pri Dunaji za účelom zníženia rozlohy priestoru zasiahnutého hlukovým a svetelným znečistením, rovnako sa zníži riziko kolízie vtákov s automobilmi.

Variant E (odôvodnenie opatrení – vid'. variant C):

- predĺženie mostného objektu po cca km 5.5
- doplnenie obojstranných hlukových a svetelných bariér v km 2.5 až 5.5, resp. 6.5

Spoločné opatrenia:

- všetky práce spojené s výstavbou diaľnice (vrátane výrubu drevín) v km 3.0 až 6.0 (variant C), resp. 2.5 až 5.5 (variant E) vykonávať podľa možnosti v mimohniezdnom období (august –február) a zároveň v čo najkratšej dobe výstavby

Kvantitu usmrtených živočíchov pri výstavbe diaľnice je možné znížiť vhodným časovým harmonogramom prác. K najväčším stratám by dochádzalo, pokiaľ by sa zásahy do najhodnotnejších biotopov vykonávali v čase hniezdzenia a vyvážania mláďat. Skrátením doby výstavby sa zabezpečí zníženie času, po ktorý budú živočíchy vystavené stresovým faktorom súvisiacim s budovaním diaľnice. Bude potrebné vychádzať z aktuálneho stavu hniezdiacich druhov (informácie môže dodať napríklad Štátna ochrana prírody SR), obzvlášť citlivo treba postupovať ak v blízkosti stavby bude obsadené hniezdo orliaka morského, haje tmavej alebo bociana čierneho.

- realizácia opodstatnených záchranných transferov chránených druhov organizmov z trasy diaľnice pred reálnym začiatkom výstavby.
Za týmto účelom je potrebné v rámci prípravných prác tesne pred plánovaným začiatkom výstavby zabezpečiť aktuálny prieskum územia a identifikáciu lokalít a druhov, ktorých transfer je možný a účelný.
- prístupové cesty na stavenisko a stavebné dvory situovať v rámci možností mimo chránených území
Cieľom tohto opatrenia je nezaťažovať citlivé územia hlukom a imisiami, resp. priamym záberom plôch pre uvedené aktivity.
- všetky dočasne odprírodnené plochy počas výstavby diaľnice v chránených územiach 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. Pri vegetačných úpravách vhodných plôch pri diaľnici využívať najmä stanovištne pôvodné druhy rastlín, v žiadnom prípade nie druhy invázne.
- pri mostných objektoch použiť čo najnižšiu a dobre viditeľnú konštrukciu
Účelom je obmedziť kolízie vtákov v CHVÚ s konštrukciou mostných objektov (napr. lanovou) za zhoršenej viditeľnosti.

Na vyrovnanie negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti odporúčame realizovať niektoré z nasledovných opatrení:

- rozšírenie plôch lesov v okolí plánovanej diaľnice na ľavom brehu Dunaja v priestore Biskupických lužných lesov
Za lesné biotopy zničené a znehodnotené pri výstavbe a prevádzke diaľnice sa navrhuje zalesnenie plôch určených pre tento účel v územnom pláne mesta Bratislavy a v dokumentácii ochrany prírody (projekt ÚSES). Pri zalesnení použiť výhradne stanovištne pôvodné druhy drevín.
- vytvorenie lúk zatrávnením ornej pôdy v CHVÚ Dunajské luhy alebo v oblasti do 1 km od jeho hranice
Opatrenie má za cieľ vytváranie náhradných potravných a hniezdnych biotopov pre vybrané druhy živočíchov.
- vytvorenie (obnovenie) mokradí zavodnením (obnovou vodného režimu) depresí bývalých dunajských ramien
Aj toto opatrenie má za cieľ vytváranie náhradných potravných a hniezdnych biotopov pre vybrané druhy živočíchov. V pravobrežnej inundácii Dunaja odporúčame tieto opatrenia realizovať na depresiách zavezených stavebným odpadom (PR Starý háj, okolie Ovsítskeho ramena). Po odvoze tohto odpadu by sa tu obnovili vodné plochy, ktoré by čiastočne nahradili lokality dotknuté výstavbou. V ľavobrežnej časti CHVÚ Dunajské luhy odporúčame realizovať obnovu bývalých ramien v priestore Biskupických luhov.

- dostavba komplexného systému závor a zábran znemožňujúcich nelegálny vjazd do chránených území ovplyvnených realizovanou činnosťou
Cieľom je redukcia nadmerného vyrušovania citlivých druhov živočíchov

Uvedené vyrovnávacie opatrenia je potrebné začať realizovať najneskôr spolu so začiatkom realizácie terénnych prác v rámci navrhovanej činnosti, a dokončiť ich pred dokončením (sprevádzkovaním) navrhovanej činnosti.

ZÁVER

Pri komplexnom posúdení negatívnych vplyvov posudzovaných variantov diaľnice na územia NATURA 2000 sa s prihliadnutím najmä na:

- menší záber ÚEV Biskupické luhy
- nezasahovanie do biotopov európskeho významu v ÚEV Biskupické luhy
- väčšiu vzdialenosť od ÚEV Ostrovné lúčky
- nižšiu mieru ovplyvnenia biotopov druhov, pre ochranu ktorých boli vyhlásené dotknuté územia NATURA 2000
- vhodnejšiu konštrukciu mostného objektu

javí ako **výhodnejší variant E**. Aj pri tomto variante však odporúčame realizovať všetky opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu a minimalizáciu negatívnych vplyvov a vybrané opatrenia na vyrovnanie negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti.

V predkladanej štúdii a v súvisiacej Správe o hodnotení vplyvov diaľnice D4, úsek Jarovce – Ivanka sever na životné prostredie sú podané všetky relevantné informácie, na základe ktorých bude môcť kompetentná autorita rozhodnúť, či výstavba a prevádzka diaľnice podľa doporučeného variantu E pri súbežnej realizácii súborných opatrení navrhnutých na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a vyrovnanie vplyvov navrhovanej činnosti na územia NATURA 2000, bude, alebo nebude mať negatívny vplyv na priaznivý stav týchto území z hľadiska ich ochrany.

PRÍLOHY

Textové prílohy č. 1 až 6
Mapové prílohy č. 1 až 3
Fotodokumentácia

POUŽITÁ LITERATÚRA A ZDROJE INFORMÁCIÍ

DAPHNE, 2002: Katalóg biotopov Slovenska
DAPHNE, 2004: Natura 2000 na Slovensku – metodika identifikácie území
DOPRAVOPROJEKT, 2009: Štúdia realizovateľnosti a účelnosti pre ťah D4 Bratislava Jarovce – Ivanka sever – Stupava juh – št. hr. SR/RR
GEOCONSULT, 2008: Správa o hodnotení „Rýchlostná cesta R7 Bratislava - Dunajská Lužná“
MŽP SR, 2002: Starostlivosť o územia Natura 2000: Ustanovenia článku 6 smernice 92/43/EEC o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín

MŽP SR, 2002: Hodnotenie plánov a projektov významne ovplyvňujúcich lokality sústavy Natura 2000: Metodická príručka k ustanoveniam článkov 6 (3) a 6 (4) smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín

NLC – ÚLZI, 2006: Lesný hospodársky plán, LHC Rusovce, platnosť 2006 – 2015

NLC, 2009: Metodika mapovania lesných biotopov

SAŽP, 1994: Regionálny ÚSES mesta Bratislavy

SAŽP, 2005: Aktualizácia prvkov regionálneho ÚSES mesta Bratislavy

SK, 1993: Regionálny ÚSES okresu Bratislava – vidiek

ŠOP SR, 2002: Ochrana živočíchov na pozemných komunikáciách

ŠOP SR, 2005: Priaznivý stav biotopov a druhov európskeho významu

ŠOP SR, 2010: konzultácie, výsledky inventarizačných prieskumov, dokumentácia ochrany prírody, údaje z ISTB,...

ÚEBE CBEV SAV, 1983: Poznatky o potenciálnej vegetácii v regióne Bratislavy a ich použitie v tvorbe rekreačných priestorov

www.sopsr.sk

www.enviro.gov.sk

Literatúra k CHVÚ Dunajské luhy

Bohuš, M., Lengyel, J., Rác, P., 2009: The White-tailed Eagle (*Haliaeetus albicilla*) in Slovakia. In Probst, R. (ed.): Der Seeadler im Herzen Europas. Denisia 27: 79-83.

Chavko, J., 2002: Orliak morský. In: Danko, Š., Darolová, A., Krištín, A. (eds): Rozšírenie vtákov na Slovensku. Veda, Bratislava, pp. 172-174.

Gúgh, J., Lengyel, J., 2008: Močiansky ostrov. Vtáky, jeseň 2008: 4-5.

Kalivodová, E., Darolová, A., 1998: Vtáky slovenského úseku Dunaja a Žitného ostrova. Združenie Biosféra, Bratislava, 97 pp.

Krištín, A., Kocian, Ľ., Rác, P., 2001: Červený (ekosozologický) zoznam vtákov (Aves) Slovenska. In: Baláž, D., Marhold, K., Urban, P. (eds.): Červený zoznam rastlín a živočíchov Slovenska. Ochrana Prírody 20 (Suppl.), pp. 150-153.

Kúdela, M., Celec, P., 2002: Contribution to the knowledge of occurrence of birds in a seepage canal of the Gabčíkovo hydropower project during the winter half-year (Danubian plain, South-West Slovakia). Tichodroma 15: 44-52.

Rác P. 1998: Poznámky k práci "Vtáky slovenského úseku Dunaja a Žitného ostrova". Tichodroma 11: 217-243.

Rác, P., Kúdela, M., Kovačovský, P., Rychlík I., in press.: Zimovanie kačice chriplávky (*Anas strepera*) na Dunaji. Acta Rer. Natur. Mus. Nat. Slov.

Rybanič, R., Šutiaková T., Benko, Š. (eds), 2004: Významné vtáčie územia na Slovensku. Územia významné z pohľadu Európskej únie. Spoločnosť pre ochranu vtáctva na Slovensku, Bratislava, 219 pp.

Svetlík, J., 2006: *Anas strepera*. In: Rác, P. (ed.): Ornitologické pozorovania. Tichodroma 18: 147-150.

Spracovatelia štúdie:

RNDr. Peter Krempaský
Mgr. Matúš Kudela, PhD.

Príloha č.1

91E0 Mixed ash-alder alluvial forest of temperate and Boreal Europe (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) - lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy

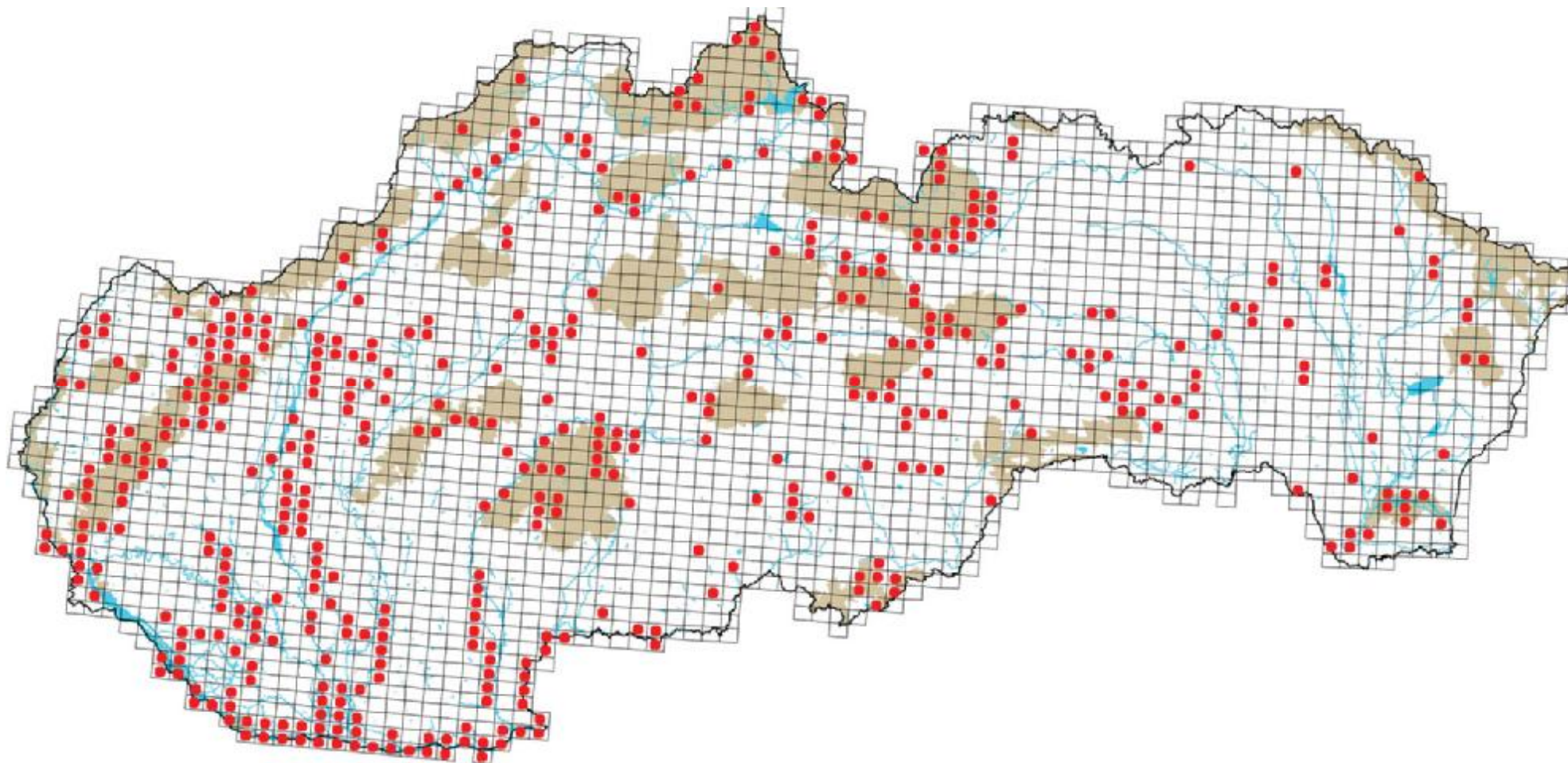
Charakteristika biotopu:

Biotop zahŕňa prirodzené lesy vyskytujúce sa bezprostredne pri tokoch od nížin až po horské prameniská. Pre biotop sú charakteristické pravidelné záplavy povrchovou vodou alebo zamokrenie podzemnou vodou. V alúviach väčších nížinných riek sa nachádzajú vrbovo-topoľové lesy (Ls1.1), tzv. mäkký lužný les, pričom jeho pomenovanie je odvodené od mäkkého dreva topoľov a vrb ako charakteristických drevín tohto biotopu. V stredných polohách pri menších tokoch na vrbovo-topoľové lesy nadväzujú jaseňovo-jelšové podhorské lesy (Ls1.3), tvorené jaseňom štíhlým a jelšou lepkavou. V horských oblastiach na horných tokoch ubúda zastúpenie jaseňa štíhleho a jelšu lepkavú strieda jelša sivá. V klasifikácii slovenských biotopov túto jednotku nazývame horské jelšové lužné lesy (Ls1.4). V podrade prevládajú druhy znášajúce trvalé alebo prechodné zamokrenie.

Ohrozenosť biotopu:

Prirodzené funkcie biotopov mäkkých a jelšových luhov a ich regeneračná schopnosť je ohrozená melioráciou vodných tokov, spravidla spojená s rýchlejším prietokom a odtokom povodňových vôd, prehlbovaním koryta a tým v letnom období poklesom hladiny spodných vôd. Degradáciu týchto biotopov spôsobuje aj expanzívne šírenie sa invázných druhov a pestovanie intenzívnych topoľových monokultúr spôsobuje ich zánik. Je ohrozovaný aj výstavbou vodných priehrad a elektrární, ako aj budovaním dopravnej siete, keďže biotop lemuje prirodzené dopravné koridory. Biotopy je ovplyvňovaný splachom hnojív a pesticídov z okolitých poľnohospodárskych pozemkov.

Súčasný výskyt biotopu 91E0 Mixed ash-alder alluvial forest of temperate and Boreal Europe (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) –
lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy:



Príloha č. 2

91F0 Riparian mixed forests of *Quercus robur*, *Ulmus leavis* and *Ulmus minor*, *Fraxinus excelsior* or *Fraxinus angustifolia*, along great river of the Atlantic and Middle European provinces (*Ulmenion minoris*) - dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy

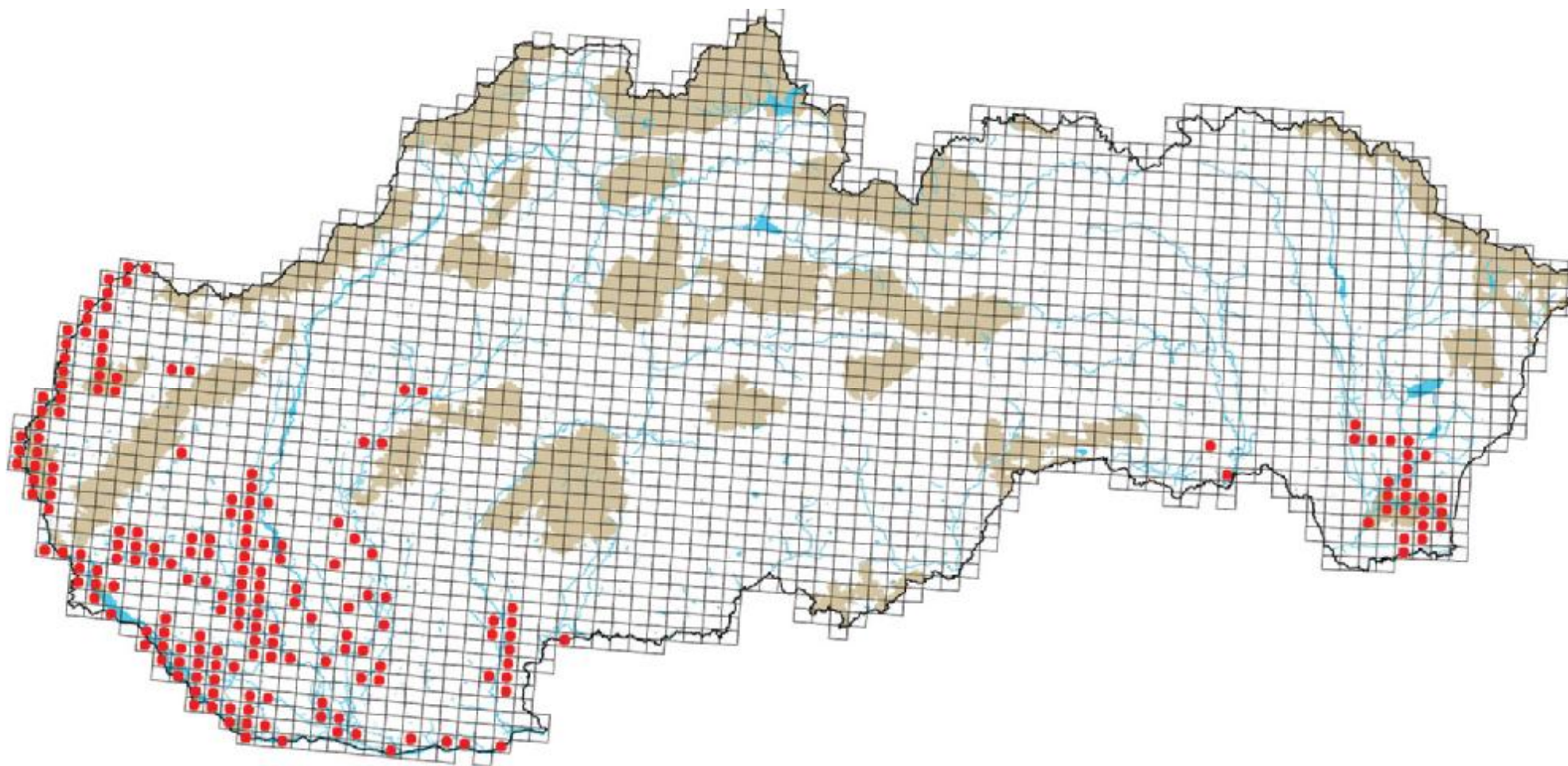
Charakteristika biotopu:

Dubovo-brestovo-jaseňové lužné lesy (zvyknú sa označovať ako tvrdý lužný les, pretože drevo duba, brestov a jaseňa je tvrdé) sa na rozdiel od predchádzajúceho biotopu nachádzajú na vyšších a relatívne suchších stanovištiach údolných nív so zriedkavejšími a časovo kratšími povrchovými záplavami. V niektorých prípadoch priamo nadväzujú na mäkký lužný les, ktorý sa nachádza bezprostredne pri rieke, no so zvyšujúcou sa vzdialenosťou od nej sa uplatňujú dreviny tvrdého lužného lesa. Drevinové zloženie porastov tvorí dub letný, brest hrabolistý a jaseň úzkolistý dunajský. Krovinové poschodie je dobre vyvinuté a druhovo bohaté, v bylinnej vrstve sú prítomné druhy s vysokými nárokmi na obsah dusíka v pôde, druhy znášajúce striedavé zamokrenie až vlhkomilné druhy a druhy kvitnúce na jar.

Ohrozenosť biotopu:

Podobne ako biotopy mäkkých luhov je ohrozený melioráciou vodných tokov, spravidla spojenou s rýchlejšim prietokom a odtokom povodňových vôd, prehlbovaním koryta a tým v letnom období poklesom hladiny spodných vôd. Na mnohých územiach Slovenska je jeho ďalšia obnova bez pričinenia človeka v podstate nemožná (strata podzemnej vody pre korene mladých jedincov z prirodzenej obnovy). V podstate dochádza k takej zmene podmienok prostredia, že potenciálne sa už jedná biotopy suchšieho typu. Degradáciu týchto biotopov spôsobuje tiež expanzívne šírenie sa invázných druhov a pestovanie intenzívnych topoľových monokultúr spôsobuje ich zánik a pomerne rozsiahlych plochách. Zároveň je ohrozený aj výstavbou vodných priehrad a elektrární, ako aj budovaním dopravnej siete, keďže biotop lemuje prirodzené dopravné koridory.

Súčasný výskyt biotopu 91F0 Riparian mixed forests of *Quercus robur*, *Ulmus leavis* and *Ulmus minor*, *Fraxinus excelsior* or *Fraxinus angustifolia*, along great river of the Atlantic and Middle European provinces (*Ulmenion minoris*) – dubovo-brestovo-jaseňové nížinné lužné lesy:



Príloha č.3.

Zoznam druhov vtákov vyskytujúcich sa v časti CHVÚ Dunajské luhy ovplyvnenej navrhovanou činnosťou

slovenské meno	vedecké meno	hn.	ochr.	ohrozenie
jastrab lesný	<i>Accipiter gentilis</i>	+	n	LR:lc
jastrab krahulec	<i>Accipiter nisus</i>	+	n	LR:lc
trsteniarik škriekavý	<i>Acrocephalus arundinaceus</i>	+	n	LR:nt
trsteniarik spevavý	<i>Acrocephalus palustris</i>	+	n	
trsteniarik bahenný	<i>Acrocephalus schoenicius</i>	+	n	
trsteniarik pásikavý	<i>Acrocephalus scirpaceus</i>	+	n	
kalužiak malý	<i>Actitis hypoleucos</i>	+	n	LR:lc
mlynárka dlhochvostá	<i>Aegithalos caudatus</i>	+	n	
škvránok poľný	<i>Alauda arvensis</i>	+	n	
rybárik riečny	<i>Alcedo atthis</i>	+	e	LR:nt
kačica ostrochvostá	<i>Anas acuta</i>		n	EN
kačica lyžičiarka	<i>Anas clypeata</i>	(+)	n	VU
kačica chrapka	<i>Anas crecca</i>		n	VU
kačica hvizdárka	<i>Anas penelope</i>		n	
kačica divá	<i>Anas platyrhynchos</i>	+	n	
kačica chrapkačka	<i>Anas querquedula</i>	+	n	LR:cd
kačica chripľavka	<i>Anas strepera</i>	+	n	LR:cd
hus bieločelá	<i>Anser albifrons</i>		n	
hus divá	<i>Anser anser</i>		n	EN
hus siatinná	<i>Anser fabalis</i>		n	
ľabtuška poľná	<i>Anthus campestris</i>		e	EN
ľabtuška lúčna	<i>Anthus pratensis</i>		n	
ľabtuška lesná	<i>Anthus trivialis</i>	+	n	
dážďovník tmavý	<i>Apus apus</i>		n	
orol kráľovský	<i>Aquila heliaca</i>		e	EN
volavka popolavá	<i>Ardea cinerea</i>		n	LR:nt
volavka purpurová	<i>Ardea purpurea</i>		e	EN
myšiarka močiarna	<i>Asio flammeus</i>		e	VU
myšiarka ušatá	<i>Asio otus</i>	+	n	
chochlačka sivá	<i>Aythya ferina</i>	(+)	n	NE
chochlačka vrkočatá	<i>Aythya fuligula</i>	+	n	NE
chochlačka morská	<i>Aythya marila</i>		n	
chochlačka bielooká	<i>Aythya nyroca</i>		e	EN
bučiak veľký	<i>Botaurus stellaris</i>		e	VU
hlaholka severská	<i>Bucephala clangula</i>		n	
myšiak lesný	<i>Buteo buteo</i>	+	n	
myšiak severský	<i>Buteo lagopus</i>		n	
stehlík konôpka	<i>Carduelis cannabina</i>		n	
stehlík pestrý	<i>Carduelis carduelis</i>	+	n	
stehlík zelienka	<i>Carduelis chloris</i>	+	n	
kôrovník dlhoprstý	<i>Certhia familiaris</i>	+	n	
kôrovník krátkoprstý	<i>Certhia brachydactyla</i>	+	n	
kulík riečny	<i>Charadrius dubius</i>	+	n	LR:lc

bocian biely	<i>Ciconia ciconia</i>	(+)	e	LR:lc
bocian čierny	<i>Ciconia nigra</i>	+	e	LR:nt
kaňa močiarna	<i>Circus aeruginosus</i>	(+)	e	LR:lc
kaňa sivá	<i>Circus cyaneus</i>		n	
glezg hrubozobý	<i>Coccothraustes coccothraustes</i>	+	n	
holub domáci	<i>Columba livia</i>	(+)		
holub hrivnák	<i>Columba palumbus</i>	+	n	
vrana obyčajná	<i>Corvus corone</i>	+	n	
havran poľný	<i>Corvus frugilegus</i>		n	
kavka obyčajná	<i>Corvus monedula</i>		n	LR:nt
prepelica poľná	<i>Coturnix coturnix</i>	+	n	LR:nt
chrapkáč poľný	<i>Crex crex</i>	+	e	LR:cd
kukučka obyčajná	<i>Cuculus canorus</i>	+	n	
labuť hrbozobá	<i>Cygnus olor</i>	+	n	
belorítka domová	<i>Delichon urbica</i>	+	n	
ďateľ veľký	<i>Dendrocopos major</i>	+	n	
ďateľ prostredný	<i>Dendrocopos medius</i>	+	e	
ďateľ malý	<i>Dendrocopos minor</i>	+	n	
ďateľ hnedkavý	<i>Dendrocopos syriacus</i>	+	e	
ďateľ čierny	<i>Dryocopus martius</i>	+	e	
volavka biela	<i>Egretta alba</i>		e	EN
strnádka záhradná	<i>Emberiza calandra</i>	+	n	NE
strnádka žltá	<i>Emberiza citrinella</i>	+	n	
strnádka trstinová	<i>Emberiza schoeniclus</i>	+	n	
červienka obyčajná	<i>Erithacus rubecula</i>	+	n	
sokol rároh	<i>Falco cherrug</i>	(+)	e	EN
sokol kobec	<i>Falco columbarius</i>		e	
sokol lastovičiar	<i>Falco subbuteo</i>	+	n	LR:nt
sokol myšiar	<i>Falco tinnunculus</i>	+	n	LR:lc
sokol červenonohý	<i>Falco vespertinus</i>		e	EN
muchárik bielokrký	<i>Ficedula albicollis</i>	+	n	
pinka lesná	<i>Fringilla coelebs</i>	+	n	
pinka severská	<i>Fringilla montifringilla</i>		n	
lyska čierna	<i>Fulica atra</i>	+	n	
pipíška chochlatá	<i>Galerida cristata</i>	+	n	LR:nt
močiarnica mekotavá	<i>Gallinago gallinago</i>		n	VU
slepočka zelenonohá	<i>Gallinula chloropus</i>	+	n	
sojka škriekavá	<i>Garrulus glandarius</i>	+	n	
potáplica severská	<i>Gavia arctica</i>		n	
potáplica šťihlozobá	<i>Gavia stellata</i>		n	
žeriav popolavý	<i>Grus grus</i>		e	
orliak morský	<i>Haliaeetus albicilla</i>	+	e	CR
sedmohlások hájový	<i>Hippolais icterina</i>	+	n	
lastovička domová	<i>Hirundo rustica</i>	+	n	
bučičík močiarny	<i>Ixobrychus minutus</i>	+	e	VU
krutihlav hnedý	<i>Jynx torquilla</i>	+	n	
strakoš obyčajný	<i>Lanius collurio</i>	+	e	
strakoš sivý	<i>Lanius excubitor</i>		n	
čajka bielohlavá	<i>*Larus cachinnans</i>	(+)	n	NE
čajka sivá	<i>Larus canus</i>		n	NE

čajka malá	<i>Larus minutus</i>		n	
čajka smejivá	<i>Larus ridibundus</i>	(+)	n	
svrčiak riečny	<i>Locustella fluviatilis</i>	+	n	
svrčiak slávikovitý	<i>Locustella luscinioides</i>	+	n	LR:lc
svrčiak zelenkavý	<i>Locustella naevia</i>	+	n	
škovránok stromový	<i>Lullula arborea</i>	+	e	LR:nt
slávik krovínový	<i>Luscinia megarhynchos</i>	+	n	LR:nt
močiarnica tichá	<i>Limnocryptes minimus</i>		n	
potápač malý	<i>Mergus albellus</i>		e	
potápač veľký	<i>Mergus merganser</i>		n	
včelárík zlatý	<i>Merops apiaster</i>		n	
haja tmavá	<i>Milvus migrans</i>	+	e	VU
trasochvost biely	<i>Motacilla alba</i>	+	n	
trasochvost žltý	<i>Motacilla flava</i>	+	n	
muchár sivý	<i>Muscicapa striata</i>	+	n	
hrdzavka potápavá	<i>Netta rufina</i>	+	n	NE
chavkoš nočný	<i>Nycticorax nycticorax</i>		e	VU
skalierik sivý	<i>Oenanthe oenanthe</i>		n	
vlha hájová	<i>Oriolus oriolus</i>	+	n	
kršiak rybár	<i>Pandion haliaetus</i>		e	
fúzatka trstinová	<i>Panurus biarmicus</i>	(+)	n	LR:nt
sýkorka belasá	<i>Parus caeruleus</i>	+	n	
sýkorka bielolíca	<i>Parus major</i>	+	n	
sýkorka čiernohlavá	<i>Parus montanus</i>	+	n	
sýkorka lesklohlavá	<i>Parus palustris</i>	+	n	
vrabec domový	<i>Passer domesticus</i>	+	n	
vrabec poľný	<i>Passer montanus</i>	+	n	
jarabica poľná	<i>Perdix perdix</i>	+	n	LR:nt
včelár lesný	<i>Pernis apivorus</i>	+	e	LR:lc
kormorán veľký	<i>Phalacrocorax carbo</i>		n	NE
kormorán malý	<i>Phalacrocorax pygmeus</i>		e	
bažant poľovný	<i>Phasianus colchicus</i>	+	n	
žltouchvost domový	<i>Phoenicurus ochruros</i>	+	n	
kolibkárik čipčavý	<i>Phylloscopus collybita</i>	+	n	
kolibkárik spevavý	<i>Phylloscopus trochilus</i>	+	n	
straka čiernozobá	<i>Pica pica</i>	+	n	
žlna sivá	<i>Picus canus</i>	+	e	LR:nt
žlna zelená	<i>Picus viridis</i>	+	n	
vrchárka modrá	<i>Prunella modularis</i>	+	n	
hýľ lesný	<i>Pyrrhula pyrrhula</i>		n	
králiček zlatohlavý	<i>Regulus regulus</i>		n	
kúdeľníčka lužná	<i>Remiz pendulinus</i>	+	n	LR:lc
brehuľa hnedá	<i>Riparia riparia</i>	+	e	LR:cd
pŕhl'aviar červenkastý	<i>Saxicola rubetra</i>		n	
pŕhl'aviar čiernohlavý	<i>Saxicola torquata</i>	+	n	
kanárik záhradný	<i>Serinus serinus</i>	+	n	
brhlík lesný	<i>Sitta europaea</i>	+	n	
rybár veľkozobý	<i>Sterna caspia</i>		e	
rybár riečny	<i>Sterna hirundo</i>	(+)	e	
hrdlička záhradná	<i>Streptopelia decaocto</i>	+	n	

hrdlička poľná	<i>Streptopelia turtur</i>	+	n	
sova lesná	<i>Strix aluco</i>	+	n	
škorec lesklý	<i>Sturnus vulgaris</i>	+	;n	
penica čiernohlavá	<i>Sylvia atricapilla</i>	+	n	
penica slávikovitá	<i>Sylvia borin</i>	+	n	
penica hnedokrídla	<i>Sylvia communis</i>	+	n	
penica popolavá	<i>Sylvia curruca</i>	+	n	
penica jarabá	<i>Sylvia nisoria</i>	+	e	
potápka hnedá	<i>Tachybaptus ruficollis</i>	+	n	
kalužiak perlavý	<i>Tringa ochropus</i>		n	
oriešok hnedý	<i>Troglodytes troglodytes</i>	+	n	
drozd čierny	<i>Turdus merula</i>	+	n	
drozd plavý	<i>Turdus philomelos</i>	+	n	
drozd čvíkotavý	<i>Turdus pilaris</i>		n	
drozd trskotavý	<i>Turdus viscivorus</i>		n	
dudok chochlatý	<i>Upupa epops</i>	+	n	VU
cíbik chochlatý	<i>Vanellus vanellus</i>	+	n	LR:lc

Vysvetlivky:

* – druh nebol v teréne odlišovaný od čajky striebristej (*Larus argentatus*), výskyt čajky striebristej sa nedá vylúčiť

Hn. – hniezdenie

- druhy hniezdiace v dotknutom území sú označené +
- druhy hniezdiace v okolí, ktorých potravné teritória siahajú do monitorovaného územia sú označené (+)

Ochr. – ochrana

- e – chránený druh európskeho významu,
- n – chránený druh národného významu

Ohrozenie (Krištín et al. 2001)

- CR – kriticky ohrozený druh,
- EN – ohrozený druh,
- VU – zraniteľný druh,
- LR – menej ohrozený,
- LR:nt – takmer ohrozený,
- LR:lc – najmenej ohrozený,
- LR:cd – závislý na ochrane,
- NE – nehodnotený druh.

Príloha č. 4

Zoznam druhov vtákov vyskytujúcich sa v agrocenózach na východnom okraji Bratislavy

slovenské meno	vedecké meno	hn.	ochr.	ohrozenie
jastrab krahulec	<i>Accipiter nisus</i>		n	LR:lc
kalužiak malý	<i>Actitis hypoleucos</i>		n	LR:lc
mlynárka dlhochvostá	<i>Aegithalos caudatus</i>		n	
škovránok poľný	<i>Alauda arvensis</i>	+	n	
kačica divá	<i>Anas platyrhynchos</i>	+	n	
ľabtuška lúčna	<i>Anthus pratensis</i>		n	
dážďovník tmavý	<i>Apus apus</i>		n	
volavka popolavá	<i>Ardea cinerea</i>		n	LR:nt
myšiarka ušatá	<i>Asio otus</i>	+	n	
myšiak lesný	<i>Buteo buteo</i>	+	n	
myšiak severský	<i>Buteo lagopus</i>		n	
stehlík konôpka	<i>Carduelis cannabina</i>		n	
stehlík pestrý	<i>Carduelis carduelis</i>	+	n	
stehlík zelienka	<i>Carduelis chloris</i>	+	n	
kulík riečny	<i>Charadrius dubius</i>		n	LR:lc
kaňa močiarna	<i>Circus aeruginosus</i>		e	LR:lc
kaňa sivá	<i>Circus cyaneus</i>		n	
holub domáci	<i>Columba livia</i>	(+)		
holub hrivnák	<i>Columba palumbus</i>		n	
vrana obyčajná	<i>Corvus corone</i>		n	
havran poľný	<i>Corvus frugilegus</i>		n	
kavka obyčajná	<i>Corvus monedula</i>		n	LR:nt
prepelica poľná	<i>Coturnix coturnix</i>	+	n	LR:nt
kukučka obyčajná	<i>Cuculus canorus</i>		n	
labuť hrbozobá	<i>Cygnus olor</i>		n	
belorítka domová	<i>Delichon urbica</i>	+	n	
ďateľ veľký	<i>Dendrocopos major</i>	+	n	
ďateľ hnedkavý	<i>Dendrocopos syriacus</i>	+	e	
strnádka záhradná	<i>Emberiza calandra</i>		n	NE
strnádka trstinová	<i>Emberiza schoeniclus</i>		n	
červienka obyčajná	<i>Erithacus rubecula</i>		n	
sokol myšiar	<i>Falco tinnunculus</i>	+	n	LR:lc
pinka lesná	<i>Fringilla coelebs</i>	+	n	
lyska čierna	<i>Fulica atra</i>		n	
potáplica severská	<i>Gavia arctica</i>		e	
sedmohlások hájový	<i>Hippolais icterina</i>		n	
lastovička domová	<i>Hirundo rustica</i>	+	n	
strakoš obyčajný	<i>Lanius collurio</i>	+	e	
strakoš sivý	<i>Lanius excubitor</i>		n	
čajka bielohlavá	<i>*Larus cachinnans</i>		n	NE
čajka smeživá	<i>Larus ridibundus</i>		n	
slávik krovínový	<i>Luscinia megarhynchos</i>	+	n	LR:nt
včelárík zlatý	<i>Merops apiaster</i>		n	
trasochvost biely	<i>Motacilla alba</i>	+	n	

trasochvost žltý	<i>Motacilla flava</i>		n	
vlha hájová	<i>Oriolus oriolus</i>	+	n	
sýkorka belasá	<i>Parus caeruleus</i>	+	n	
sýkorka bielolíca	<i>Parus major</i>	+	n	
vrabec domový	<i>Passer domesticus</i>	+	n	
vrabec poľný	<i>Passer montanus</i>	+	n	
kormorán veľký	<i>Phalacrocorax carbo</i>		n	NE
bažant poľovný	<i>Phasianus colchicus</i>	+	n	
žltouchvost domový	<i>Phoenicurus ochruros</i>	+	n	
kolibkárik čipčavý	<i>Phylloscopus collybita</i>		n	
straka čiernozobá	<i>Pica pica</i>	+	n	
žlna zelená	<i>Picus viridis</i>		n	
hýľ lesný	<i>Pyrrhula pyrrhula</i>		n	
brehuľa hnedá	<i>Riparia riparia</i>		e	LR:cd
přhl'aviar červenkastý	<i>Saxicola rubetra</i>		n	
přhl'aviar čiernohlavý	<i>Saxicola torquata</i>	+	n	
kanárik záhradný	<i>Serinus serinus</i>	+	n	
hrdlička záhradná	<i>Streptopelia decaocto</i>	+	n	
hrdlička poľná	<i>Streptopelia turtur</i>	+	n	
škorec lesklý	<i>Sturnus vulgaris</i>	+	n	
penica čiernohlavá	<i>Sylvia atricapilla</i>	+	n	
penica hnedokrídla	<i>Sylvia communis</i>	+	n	
drozd čierny	<i>Turdus merula</i>	+	n	
drozd plavý	<i>Turdus philomelos</i>		n	
drozd čviktavý	<i>Turdus pilaris</i>		n	
cíbik chochlatý	<i>Vanellus vanellus</i>		n	LR:lc

Vysvetlivky:

* – druh nebol v teréne odlišovaný od čajky striebristej (*Larus argentatus*), výskyt čajky striebristej sa nedá vylúčiť

Hn. – hniezdenie

- druhy hniezdiace v dotknutom území sú označené +
- druhy hniezdiace v okolí, ktorých potravné teritória siahajú do monitorovaného územia sú označené (+)

Ochr. – ochrana

e – chránený druh európskeho významu,

n – chránený druh národného významu

Ohrozenie (Krištín et al. 2001)

CR – kriticky ohrozený druh,

EN – ohrozený druh,

VU – zraniteľný druh,

LR – menej ohrozený,

LR:nt – takmer ohrozený,

LR:lc – najmenej ohrozený,

LR:cd – závislý na ochrane,

NE – nehodnotený druh.

Záverečná správa z botanického výskumu agrocenóz z oblasti začiatočného úseku diaľnice

CHVÚ Sysľovské polia

Botanický výskum v navrhovanom CHVÚ Sysľovské polia prebiehal v mesiacoch jún – október roku 2005. Spolu bolo na území zaznamenaných 289 druhov vyšších rastlín¹, z toho 44 druhov drevín, 6 druhov kultúrnych plodín a 239 ostatných druhov rastlín (viď tabuľka).

Charakter vegetácie je silne ovplyvnený ľudskou činnosťou. Vyše 80 % plochy tvorí poľnohospodárska pôda, ktorú reprezentujú obrábané polia, v malej miere sú prítomné opustené polia – úhory. Z pestovaných plodín sú najčastejšie obilniny (hlavne pšenica, menej jačmeň) a kukurica, menej sa pestuje hrach, lucerna a repka olejná. Zvyšnú časť územia predstavujú vetrolamy a asfaltové či poľné cesty.

Diverzita rastlinných druhov je podmienená fytogeografickým začlenením územia, ekologickými faktormi (nadmorská výška, klíma, pôdne zloženie) a mierou zásahov ľudskej činnosti do prirodzeného prostredia.

Územie patrí podľa fytogeografického členenia Slovenska do oblasti panónskej flóry (Pannonicum), obvodu eupanónskej xerotemnej flóry (Eupannonicum) a okresu Podunajská nížina². Leží pri hraniciach s Maďarskom a Rakúskom v teplej klimatickej oblasti, preto tu možno očakávať výskyt teplomilných a panónskych druhov. Z celkového počtu zaznamenaných druhov je 91 teplomilných (31,5 %), ktoré majú mediteránny alebo submediteránny areál rozšírenia. Medzi najčastejšie patria: *Ballota nigra*, *Berteroa incana*, *Bromus tectorum*, *B. sterilis*, *Carduus acanthoides*, *C. nutans*, *Chondrilla juncea*, *Crepis foetida*, *C. tectorum*, *Echium vulgare*, *Hyoscyamus niger*, *Melilotus albus*, *M. officinalis*, *Nepeta cataria*, *Onopordum acanthium*, *Stachys annua* a *Verbascum phlomoides*. Z panónskych druhov sú prítomné len *Bupleurum affine* a *Erysimum diffusum*. Chýbajú tu typické panónske druhy, ktoré sa na území Slovenska vyskytujú pomerne zriedkavo a sú zaradené medzi vzácné a ohrozené taxóny flóry Slovenska; napr.³: *Armoracia macrocarpa*, *Artemisia pancicii*, *Cirsium brachycephalum*, *Colchicum arenarium*, *Crepis pannonica*, *Festuca vaginata* subsp. *dominii*, *Limonium gmelinii* subsp. *hungaricum*, *Onosma arenaria*, *Pulsatilla pratensis* subsp. *hungarica*, *Tripolium pannonicum* a mnohé ďalšie.

Vzhľadom na vysokú mieru pretvorenia pôvodného prostredia na poľné ekosystémy, je častá prítomnosť synantropných druhov. Synantropné druhy sú typickými sprievodcami ľudských aktivít a sú svojím výskytom priamo závislé od činnosti človeka. Delia sa na ruderalne – rastliny rozšírené v okolí ľudských sídel (jednoročné i vytrvalé druhy) a segetálne – rastliny poľných kultúr, ktoré sú prispôbené na pravidelné zásahy (predovšetkým jednoročné druhy). Z ruderalných druhov sú zastúpené: *Ambrosia artemisiifolia*, *Artemisia vulgaris*, *Ballota nigra*, *Carduus acanthoides*, *Elytrigia repens*, *Galium aparine*, *Glechoma hederacea*, *Melilotus albus*, *M. officinalis*, *Onopordum acanthium*, *Rumex patientia*, *Tanacetum vulgare* a *Urtica dioica*. Šíria sa všade, kde majú na to vhodné podmienky. Zasahujú aj do polí, na úhory a do lesných spoločenstiev. Na poľných cestách sa udržiavajú druhy znášajúce zošľapávanie: *Convolvulus arvensis*, *Cynodon dactylon*, *Lolium perenne*, *Poa annua* a *Polygonum aviculare* agg. Zo segetálnych druhov sú prítomné napr.: *Anagallis arvensis*, *Consolida regalis*, *Fallopia convolvulus*, *Kickxia spuria*, *Lathyrus tuberosus*, *Lithospermum arvense*, *Lycopsis arvensis*, *Myosotis arvensis*, *Raphanus raphanistrum*, *Silene noctiflora*, *Sonchus arvensis*, *S. asper*, *Tithymalus exiguus*, *Veronica arvensis*, *Vicia tetrasperma* a *Viola arvensis*. V kukuričných poliach sa expanzívne šíria *Panicum miliaceum*, *Datura stramonium*, *Chenopodium album* agg., *Ch. hybridum* a *Setaria verticillata*. Najviac

burín sa nachádza na okrajoch polí, kde je zásah poľnohospodárskych strojov najmenší a udržia sa tu aj citlivejšie druhy.

Svahy nadjazdov ponad diaľnicu majú svoju typickú vegetáciu. Tvoria ju v radoch vysadené kry *Amorpha fruticosa*, *Lonicera tatarica*, *Spirea media*, *Swida sanguinea* alebo *Symphoricarpos albus*. Podrast je podobný, tvorený trávami – *Festuca* sp. (dominantná), *Calamagrostis epigejos*, *Elytrigia repens* a bylinami – *Artemisia vulgaris*, *Camelina microcarpa*, *Conyza canadensis*, *Daucus carota*, *Echium vulgare*, *Medicago lupulina*, *Stenactis annua*, *Tripleurospermum perforatum* a iné. Rozdiel je medzi svahom orientovaným na sever a na juh. Severné svahy majú väčšiu pokryvnosť bylinného poschodia a väčšiu druhovú rozmanitosť v porovnaní s južnými svahmi.

Vetrolami, teda pásy vegetácie medzi jednotlivými poliami, majú rôzny charakter. Najhojnejšie sú vetrolami lesného charakteru, ktoré sú vo všeobecnosti širšie (cez 10 metrov). Ich floristické zloženie je rozličné. Buď majú charakter prirodzeného lesa, napr. fragmentu lužného lesa, a vtedy stromové poschodie tvorí *Fraxinus angustifolia*, *Ulmus* sp., *Acer campestre*. Omnoho častejšie sú vetrolami s dominanciou agátu (*Robinia pseudoacacia*), ktorých floristické zloženie je pomerne chudobné a jednotvárne. Z krov sú prítomné *Sambucus nigra*, *Crataegus monogyna*, *Rosa* sp. a bylinný podrast je značne synantropizovaný, tvorený najmä druhmi *Ballota nigra*, *Bromus sterilis*, *Elytrigia repens*, *Galium aparine* a *Urtica dioica*. V niektorých vetrolamoch sa hojne vyskytujú aj vysádzané okrasné dreviny (*Celtis occidentalis*, *Laburnum anagyroides*, *Ptelea trifoliata*, *Rhodotypos scandens*) alebo ovocné dreviny (*Juglans regia*, *Malus domestica*, *Morus alba*, *Prunus insititia*).

Menej časté sú vetrolami lesostepného charakteru, ktoré sú v priemere užšie (do 10 m). Tvoria ich rozptýlené dreviny (*Crataegus monogyna*, *Pyrus pyraeaster*, *Robinia pseudoacacia* a *Sambucus nigra*) so zapojenou bylinnou vegetáciou. Časté sú trávy *Arrhenatherum elatius*, *Bromus inermis*, *Dactylis glomerata* a *Elytrigia repens* a z ostatných bylín napr. *Ballota nigra*, *Carduus acanthoides*, *Falcaria vulgaris*, *Marrubium peregrinum*, *Salvia nemorosa*, *Tithymalus* sp. a iné.

Na úhoroch sa stretávajú druhy rôznych stanovišť. Ako pozostatok z poľných kultúr tu môžu pretrvávať synantropné druhy, no zároveň sa sem šíria aj druhy z okolitých biotopov, xerotermné či lúčne.

Lokalita Laurovské je svojím charakterom odlišná od ostatného územia. V minulosti to bol biotop s vlhkomilnou vegetáciou, ktorý je ale v súčasnosti z veľkej časti zasypaný a premenený na smetisko. Pozostatkom je malá vodná plocha v centrálnej časti, kde sa ešte udržali niektoré vlhkomilné druhy (*Calystegia sepium*, *Epilobium parviflorum*, *Phalaroides arundinacea* a *Phragmites australis*). Okolo lokality sa nachádza fragment lesa.

Na území sú početne zastúpené aj invázne rastliny. Z 33 zaznamenaných inváznych druhov je 14 archeofytov, 10 neofytov a 9 potenciálne (regionálne) inváznych druhov⁴. Invázne dreviny sú: *Ailanthus altissima*, *Lycium barbarum*, *Negundo aceroides*, *Robinia pseudoacacia* a potenciálne invázne *Amorpha fruticosa* a *Lonicera tatarica*, ktoré sú na území vysadené, ale môžu sa spontánne šíriť do okolia. Z inváznych a potenciálne inváznych bylín sú najhojnejšie: *Amaranthus powellii*, *A. retroflexus*, *Ambrosia artemisiifolia*, *Ballota nigra*, *Bromus sterilis*, *Bryonia alba*, *Cannabis ruderalis*, *Conium maculatum*, *Conyza canadensis*, *Datura stramonium*, *Panicum miliaceum*, *Solidago gigantea*, *Stenactis annua* a *Tripleurospermum perforatum*. Ostatné sú zatiaľ pomerne zriedkavé a nemajú invazívny charakter.

Nachádzajú sa tu aj niektoré (pre človeka) jedovaté druhy: *Anagallis arvensis*, *Aethusa cynapium*, *Conium maculatum*, *Datura stramonium*, *Hyoscyamus niger*, *Laburnum anagyroides*, *Papaver rhoeas*, *Solanum nigrum* a *Thymelaea passerina*.

Zo vzácných a ohrozených druhov⁵ bolo zaznamenaných 9: *Chamaepitys chia* subsp. *trifida* LR:nt, *Erysimum diffusum* LR:nt, *Marrubium peregrinum* LR:nt, *Thymelaea passerina* LR:nt, *Kickxia spuria* VU, *Nigella arvensis* VU, *Odontites vernus* VU, *Bupleurum affine* EN, *Podospermum canum* EN.

Zhrnutie výsledkov: zaznamenaných 289 druhov vyšších rastlín, z toho 44 drevín (13 pestovaných, 31 pôvodných), 6 kultúrnych plodín a 239 ostatných rastlín. Z celkového počtu je 91 teplomilných (31,5 %), 33 inváznych (11,4 %) a 9 ohrozených (3,1 %).

Pre zachovanie súčasného stavu druhovej diverzity, resp. jej zvýšenia, by bolo vhodné urobiť určité opatrenia. Predovšetkým zamedziť ďalšiemu šíreniu inváznych a nepôvodných druhov rastlín. Napr. nevysádzať na svahy nadjazdov nepôvodné a potenciálne invázne druhy drevín, obmedziť rozširovanie inváznych bylín ako *Solidago gigantea* a taktiež by bolo žiadúce, aby sa agátové porasty postupne obnovili na prirodzený typ lesa. Pre udržanie a šírenie pôvodných druhov teplomilných bylín sú vhodnými stanovišťami lesostepné vetrolami, v ktorých je dôležitá nezapojená stromová etáž, umožňujúca dostatočný prísun svetla pre byliny, a úhory, ktoré je ale potrebné pravidelne kosiť, aby sa zamedzilo ich zarastaniu náletovými drevinami.

Literatúra

¹Marhold K. & Hindák F. (eds), 1998: Zoznam nižších a vyšších rastlín Slovenska. Veda, Bratislava, 688 p.

²Futák J., 1980: Fytogeografické členenie. – In: Mazúr E. (ed.), Atlas Slovenskej socialistickej republiky, Slovenská akadémia vied, Slovenský úrad geodézie a kartografie, Bratislava, p. 88.

³Čeřovský J., Feráková V., Holub J., Maglocký Š. & Procházka F., 1999: Červená kniha ohrozených a vzácných druhov rastlín a živočíchov SR a ČR, Vol. 5, Vyššie rastliny. Příroda, Bratislava, 458 p.

⁴Gojdičová E., Cvachová A. & Karasová E., 2002: Zoznam nepôvodných, inváznych a expanzívnych cievnatých rastlín Slovenska 2. Ochrana prírody, Banská Bystrica, 21: 59 – 79.

⁵Feráková V., Maglocký Š. & Marhold K., 2001: Červený zoznam papraďorastov a semenných rastlín Slovenska. – In: Baláž D., Marhold K. & Urban P. (eds), Červený zoznam rastlín a živočíchov Slovenska, Ochr. Prír., Banská Bystrica, 20, Suppl.: 44 – 77.

Fotodokumentácia

Biotopy európskeho významu v trase variantu C



Biotypy európskeho významu v trase variantu E



Prírodná rezervácia Gajc v trase variantu C



**Chránené vtáčie územie v mieste križovania s navrhovanými variantmi diaľnice
(jazero štrkoviska pre navrhovanú veslársku dráhu)**



Zoznam chránených druhov živočíchov zaznamenaných na území rozširovanej prírodnej rezervácie Gajc

Trieda Insecta:

Acrida hungarica
rod *Bombus*
rod *Calosoma*
rod *Carabus*
Cerambyx cerdo
Euphydryas maturna
rod *Formica*
Lucanus cervus
Mantis religiosa
Papilio machaon
Papilio podalirius
Parnassius mnemosyne
Zerynthia hysipyle

Kmeň Molusca:

Helix lutescens
Helix pomatia

Trieda Amphibia:

rod *Bufo*
Hyla arborea

Trieda Reptilia:

Anguis fragilis
Elaphe longissima
rod *Lacerta*

Trieda Mammalia:

Eliomys quercinus
Erinaceus
Muscardinus avellanarius
čelad' *Rhinolopidae*
Sorex
čelad' *Vespertilionidae*

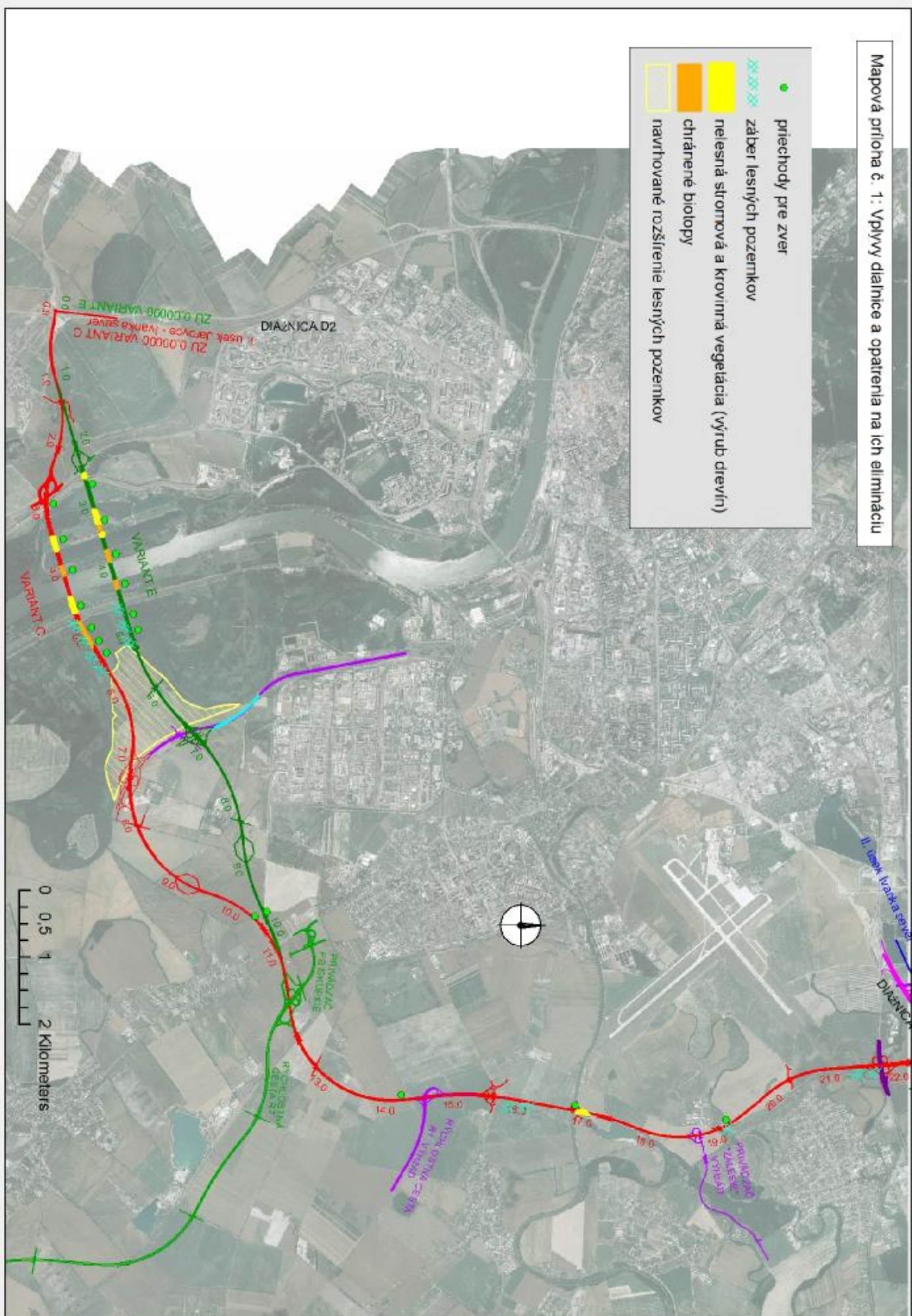
Trieda Aves:

Aegithalos caudatus
Alcedo atthis
Anas clypeata
Anthus trivialis
Apus apus
Ardea cinerea
Asio otus
Athene noctua
Aythya ferina
Aythya fuligula

Bubo bubo
Buteo buteo
Capella media
Carduelis cannabina
Carduelis carduelis
rod *Certhia*
Charadrius dubius
Ciconia ciconia
Circus aeruginosus
Coccothraustes
coccothraustes
Columba oenas
Cuculus canorus
Cygnus olor
Dendrocopos major
Dryocopus martius
Egretta alba
Emberiza calandra
Erithacus rubecula
Falco cherrug
Falco columbarius
Falco peregrinus
Falco subbuteo
Falco tinnunculus
Falco vespertinus
Fringilla coelebs
Haliaetus albicilla
Hippoboscus icterina
Hirundo rustica
Jynx torquilla
Lanius collurio
Larus ridibundus
Luscinia megarhynchos
Lullula arborea
Lymnocyrtus minima
Merops apiaster
Milvus korschun
Motacilla alba
Muscicapa striata
Nycticorax nycticorax
Oenanthe oenanthe
Oriolus oriolus
Panurus biarmicus
Parus coeruleus
Pernis apivorus
Phalacrocorax carbo
Phoenicurus
Phylloscopus collybita
Picus canus
Picus viridis
Porzana porzana
Regulus regulus
Romiz pendulinus

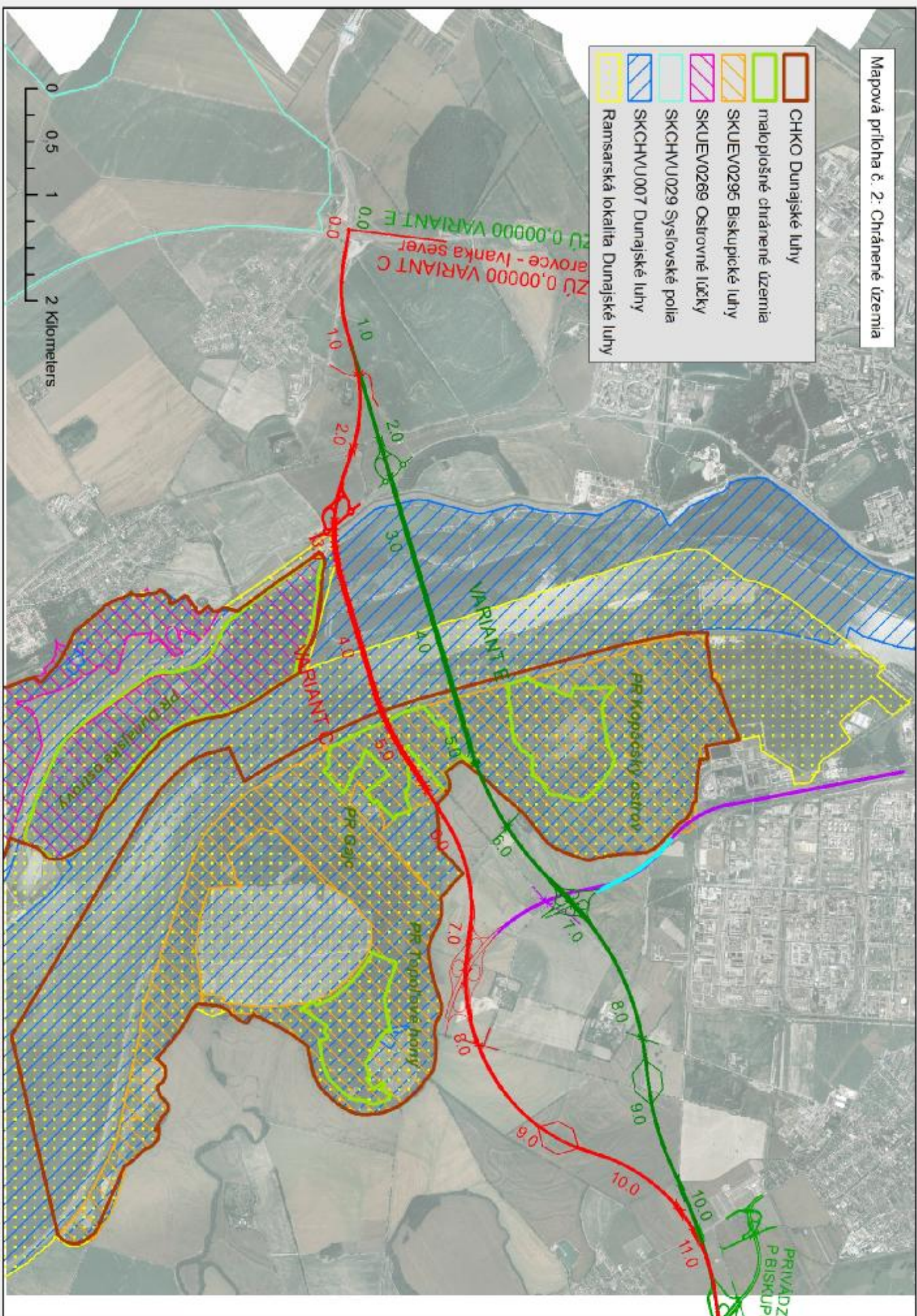
Riparia riparia
Saxicola torquata
Sitta europaea
Sterna hirundo
Strix aluco
rod *Sylvia*
Troglodytes troglodytes
Turdus phylomelos
Upupa epops
Vanellus vanellus

Mapová príloha č. 1: Vplyvy diaľnice a opatrenia na ich elimináciu

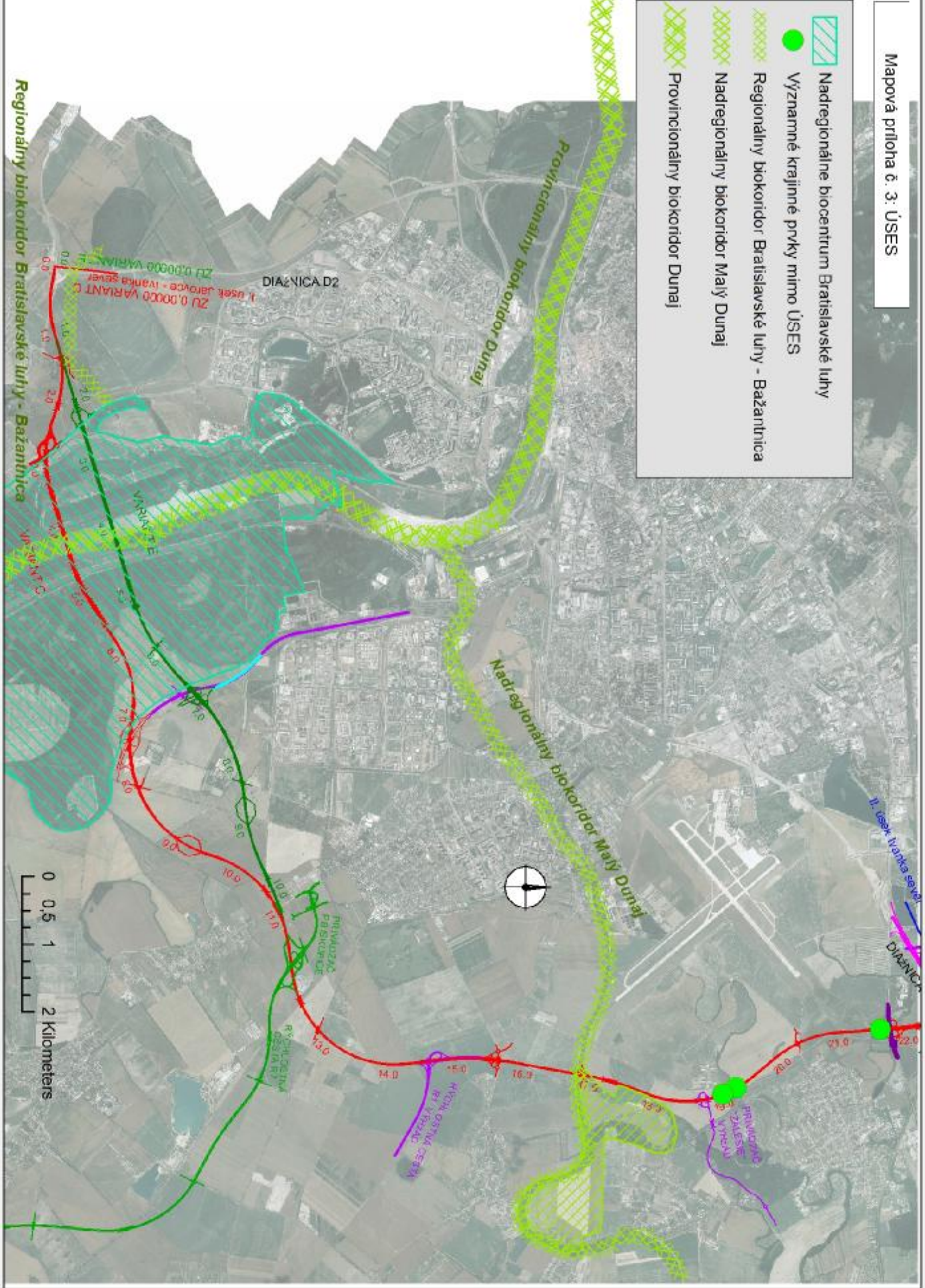


Mapová príloha č. 2: Chránené územia

- CHKO Dunajské luhy
- maloplošné chránené územia
- SKUEV0295 Biskupické luhy
- SKUEV0269 Ostroné lučky
- SKCHVU029 Systovské polia
- SKCHVU007 Dunajské luhy
- Ramsarská lokalita Dunajské luhy



Mapová príloha č. 3: ÚSES



Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever

**Správa o hodnotení vplyvov na životné
prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.**

**Vplyv výstavby diaľnice D4 Jarovce - Ivanka sever
na prúdenie podzemných vôd
v oblasti letiska M. R. Štefánika**

Príloha č.6

Vplyv výstavby diaľnice D4 Jarovce - Ivanka sever na prúdenie podzemných vôd v oblasti letiska M.R. Štefánika

Predmetné územie je z geologického hľadiska budované na povrchu najmladšími polohami fluviálnych holocénnych inundačných kalov, ktoré vytvárajú pokryv na kvartérnych štrkopiesčitých náplavoch Dunaja. Povodňové sedimenty dosahujú malých mocností (max. do 1,5 - 2m), celková mocnosť kvartérneho horizontu sa v priestore záujmového územia pohybuje v rozmedzí okolo 8-10 m, pričom poloha štrkopieskov dosahuje mocnosť 6-8m. Fluviálne štrkopiesčité sedimenty sú dobre zvodnené, hladina podzemných vôd je prevažne voľná. Štrkopiesky sú charakteristické pomerne vysokým koeficientom filtrácie.

Hladina podzemnej vody sa pohybuje prevažne okolo 2-4 m pod terénom, pričom podľa pozorovaní na sieti objektov SHMÚ situovanými v dotknutom území a jeho blízkosti boli za sledované obdobie zaznamenané nasledujúce úrovne hladiny podzemných vôd:

Objekt	Nad. výš. t. (m n. m.)	Pozorované od		Hladiny pozorované do roku 2005					Hladiny pozorované v roku 2006				
		H	T	H max	Dátum	H min	Dátum	H priemer	H max	Dátum	H min	Dátum	H priemer
708	131,83	1969	1992	129,21	10.4.1996	126,94	28.8.1991	127,95	128,69	7.6.	127,87	23.11.	128,31
2731	131,78	1998	-	127,31	14.7.1999	126,29	6.7.2005	126,74	126,80	28.6.	126,29	9.11.	126,59
7501	134,07	1982	-	127,89	8.5.1996	125,36	17.4.1991	126,29	127,20	12.4.	126,43	2.11.	126,75
7525	131,61	1996	2003	127,13	25.9.1996	125,55	17.1.1996	126,24	126,16	31.3.	125,60	1.11.	125,86

Projektovaná diaľnica obchádza letisko z východu a jej trasa v predmetnom území je orientovaná prevažne S-J pozdĺž Šúrskeho kanála. Konfigurácia terénu skúmaného územia je rovinatá s nadmorskou výškou pohybujúcou sa v rozpätí 130,0 – 132,5 m n. m., s celkovým miernym denivelačným spádom v smere na juhovýchod.

Generálny smer prúdenia podzemných vôd je v záujmovom území orientovaný zo severozápadu na juhovýchod, resp. západo-východný. Lokálne sú smery prúdenia ovplyvnené variáciami v hydraulických parametroch zvodneného kolektora a najmä umelými zásahmi do prirodzeného režimu podzemných vôd.

Zvodnené prostredie je tvorené vysoko priepustnými dunajskými štrkopiesčitými sedimentmi, pričom prvý zvodnený kolektor je čiastočne prepojený aj s piesčitými polohami podložného sedimentárneho neogénu, čím sú miestne vytvorené komplikovanejšie podmienky obehu a režimu podzemných vôd.

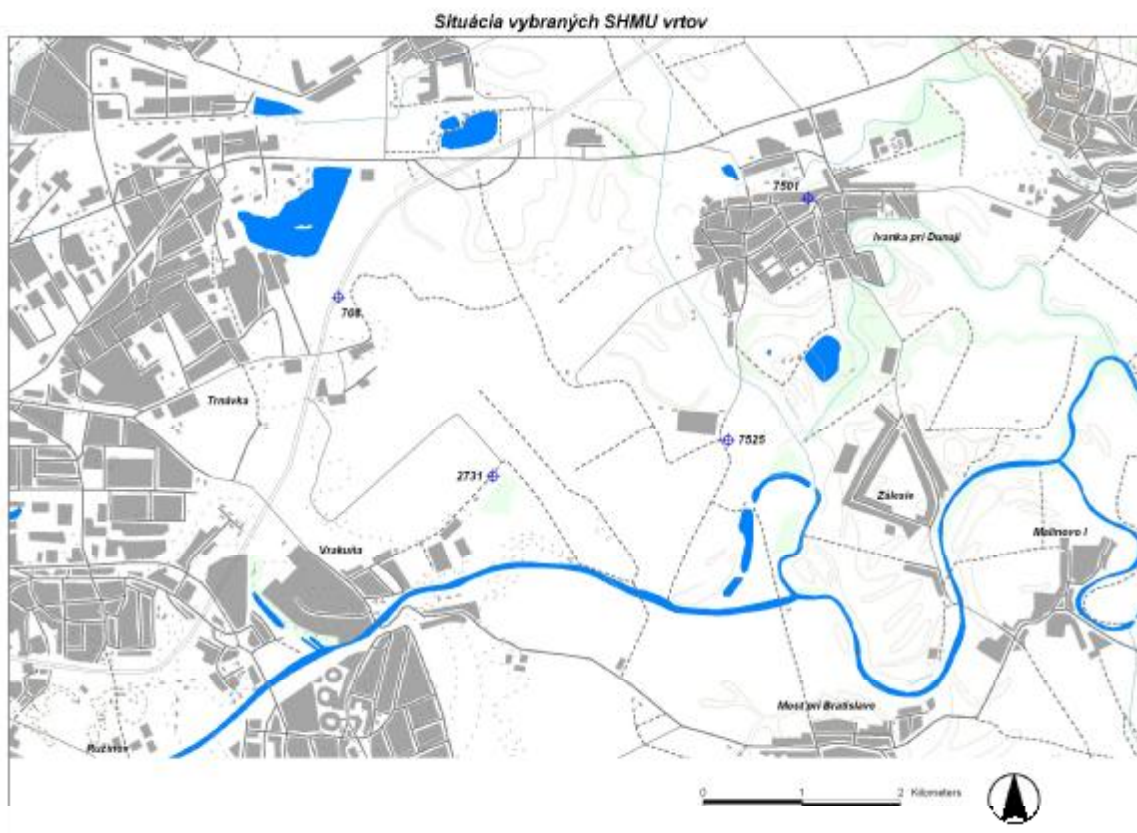
Diaľnica sa bude podľa technického riešenia v úseku km 17,4 - 18,8 zarezávať cez fluviálne povodňové sedimenty prevažne hlinité až hlinitopieščitú do zvodneného kolektora piesčitých štrkov, pričom jej zabezpečenie proti podzemnej vode bude vo forme tesnenej vane. Nakoľko tesniaca vaňa je orientovaná S-J a prúdenie podzemnej vody je prevažne zo severozápadu na juhovýchod, je veľmi pravdepodobné, že podzemná voda sa bude vzdúvať pri náraze na tesniacu vaňu, ktorá bude tvoriť bariéru prúdeniu podzemných vôd.

Pri dĺžke objektu tesnenej vane až 1,3 km môže vzdúvanie predstavovať zvýšenie hladiny podzemnej vody rádovo desiatky centimetrov výnimočne aj viac ako jeden meter, čo možno orientačne usúdiť z nasledujúcich údajov:

- Tesniaca vaňa má dĺžku 1,330 km - od km17,463 do km18,793.
- Kóta terénu na južnej časti tesniacej vane je 131,2 m n.m. a na severnej 131,0 m n.m.
- Nájazd nivelety diaľnice pod terén sa začína na juhu na kóte 131,4 m n.m. a končí sa severne na kóte 133,2 m n.m.
- Najhlbší bod nivelety diaľnice v tomto úseku je na kóte 124,0 m n.m., tj. výškový rozdiel medzi terénom a niveletou diaľnice je cca 7,3 m.
- Predpokladaná hĺbka podzemnej vody na juhu tesniacej vane je v priemere 127,3 m n.m., t.j. hladina podzemnej vody sa bude pri priemerných stavoch pohybovať do 3,3 m nad niveletu diaľnice.

Pri ďalšom posúdení vplyvu diaľnice na režim podzemných vôd v dotknutom území bude potrebné vypracovať model prúdenia podzemných vôd, ktorý vizualizuje dynamiku vody pri náraze na navrhovanú prekážku (tesnenú vaňu).

Vypracoval: Bc. M. Molčan
Schválil: RNDr. Ján Dzúrik



Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever

**Správa o hodnotení vplyvov na životné
prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.**

Vizualizácia

Príloha č.7

DIALNICA D4 JAROVCE - IVANKA SEVER



VIZUALIZÁCIA č.1

SITUÁCIA - VARIANT C

DIALNICA D4 JAROVCE - IVANKA SEVER



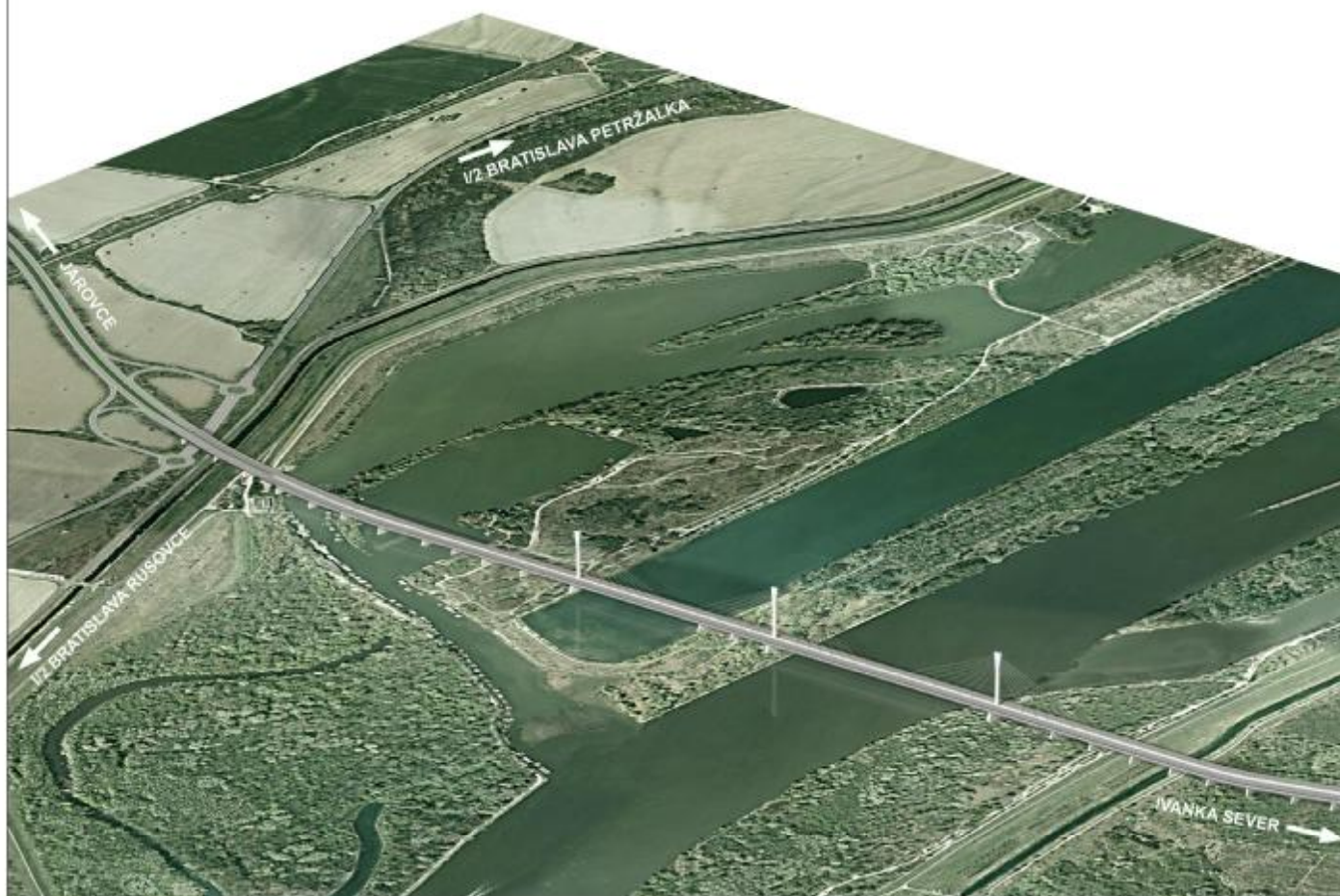
VIZUALIZÁCIA č.2

SITUÁCIA - VARIANT E

DIAĽNICA D4 JAROVCE - IVANKA SEVER



PREMOSTENIE DUNAJA - SITUÁCIA - VARIANT C



VIZUALIZÁCIA č.3

PREMOSTENIE DUNAJA - LETECKÁ PERSPEKTÍVA - VARIANT C

DIAĽNICA D4 JAROVCE - IVANKA SEVER



PREMOSTENIE DUNAJA - SITUÁCIA - **VARIANT E**



VIZUALIZÁCIA č.4

PREMOSTENIE DUNAJA - LETECKÁ PERSPEKTÍVA - **VARIANT E**

DIALNICA D4 JAROVCE - IVANKA SEVER



VIZUALIZÁCIA č.5

SITUÁCIA ROVINKA - IVANKA SEVER

DIAĽNICA D4 JAROVCE - IVANKA SEVER



KRIŽOVATKA KETELEC - VARIANT C



VIZUALIZÁCIA č.6

KRIŽOVATKA KETELEC - VARIANT E

DIALNICA D4 JAROVCE - IVANKA SEVER



KRIŽOVATKA ROVINKA



VIZUALIZÁCIA č.7

KRIŽOVATKA MOST PRI BRATISLAVE

DIALNICA D4 JAROVCE - IVANKA SEVER



DIALNICA D4 JAROVCE - IVANKA SEVER



Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever

**Správa o hodnotení vplyvov na životné
prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.**

Fotodokumentácia

Príloha č.8



Pohľad na výstavbu bytových domov v katastrálnom území MČ Jarovce v blízkosti diaľnice
v km cca 1,3 - obidva varianty



Pohľad na miesto premostenia Jarovského ramena v km 3,0 - variant C



Pohľad na miesto premostenia Jarovského ramena v km 2,7 - variant E



Pohľad na miesto premostenia slepého umelého ramena Dunaja v km 4,4 - variant E



Biskupické rameno, miesto premostenia kanála a protipovodňovej ľavostrannej hrádze v km 4,5 - variant E



Pohľad na záhradkársku osadu a objekt poľovného združenia v blízkosti križovania diaľnice a poľnej cesty v km 5,9 - variant E



Pohľad na záhradu so záhradným domčekom priamo v trase diaľnice mieste križovania s poľnou cestou v km 5,9 - variant E



Pohľad z osady Lieskové na trasovanie diaľnice D4 okolo Slovnaftu v km cca 8,0 - variant E



Pohľad na miesto navrhovanej križovatky „Most pri Bratislave“ v km 15,6 - variant C



Zelená voda, rozšírenie ťažby štrkopieskov v trase diaľnice v km 17,3 - variant C



Pohľad na trasovanie diaľnice D4 v blízkosti letiska v km cca 20,0 - variant C



Mohyla M. R. Štefánika

Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever

**Správa o hodnotení vplyvov na životné
prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.**

Doklady

Príloha č.9

MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY
sekcia kvality životného prostredia
odbor hodnotenia a posudzovania vplyvov
Nám. Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava

Bratislava: 19. 4. 2008
Číslo: 5487/08 - 3.4/ml
Vybavuje: Ing. Luciak

ROZSAH HODNOTENIA

určený podľa § 30 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“) navrhovanej činnosti **„Diaľnica D4, úsek Jarovce - Ivánka sever“**.

Navrhovateľ, NDS, a. s., so sídlom v Bratislave, predložil Ministerstvu životného prostredia SR podľa § 22 zákona zámer činnosti „Diaľnica D4, úsek Jarovce - Ivánka sever“ na posúdenie podľa zákona.

Cieľom navrhovanej činnosti je výstavba časti diaľnice D4 v úseku Jarovce - Ivánka sever.

Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR“) predložilo zámer na zaujatie stanoviska podľa § 23 ods. 1 zákona týmto zainteresovaným subjektom: dotknutým orgánom, obecným a mestským úradom a MDPT SR v Bratislave.

V stanoviskách k zámeru, ktoré MŽP SR od uvedených subjektov obdržalo podľa §23 zákona, sa vyskytlo niekoľko konkrétnych pripomienok k predloženej dokumentácii i k navrhovanej činnosti.

Po preštudovaní predloženého zámeru a s prihliadnutím na doručené stanoviská MŽP SR v spolupráci s rezortným orgánom, povoľujúcim orgánom a po prerokovaní s navrhovateľom určuje podľa § 30 zákona nasledovný rozsah hodnotenia:

1. VARIANTY PRE ĎALŠIE HODNOTENIE

Pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti **„Diaľnica D4, úsek Jarovce - Ivánka sever“** sa určuje okrem nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila) i varianty

km 0 - 12 - červený variant posudzovaný v zámere s preverením možnosti vedenia trasy pod Dunajom.

km 12 - 20 - fialový variant s modifikáciami, ktoré budú predstavovať kompromisné riešenie zohľadnenia pripomienok od orgánov, organizácií a obcí v dotknutom úseku. Mapové znázornenie vyhotoviť v mierke 1:5 000.

km 20 po napojenie na diaľnicu D1 - červený variant posudzovaný v zámere.

2. ROZSAH HODNOTENIA URČENÝCH VARIANTOV

2.1. Všeobecné podmienky

- 1 Navrhovateľ zabezpečí vypracovanie správy o hodnotení. Vzhľadom na povahu a rozsah navrhovanej činnosti a jej lokalizáciu je potrebné, aby správa o hodnotení obsahovala rozpracovanie všetkých bodov uvedených v prílohe č. 11 zákona, primerane charakteru navrhovanej činnosti.
- 2 Pre hodnotenie navrhovanej činnosti sa nestanovuje časový harmonogram.
- 3 Navrhovateľ doručí MŽP SR, odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie, cca 25 ks kompletných vyhotovení správy o hodnotení a 1x minimálne textovú časť správy o hodnotení na elektronickom nosiči (MŽP SR si vyhradzuje upresniť konečný počet dokumentácií).

2.2. Špecifické požiadavky

Zo stanovísk doručených k predmetnému zámeru vyplynula potreba v správe o hodnotení podrobnejšie rozpracovať nasledovné okruhy otázok súvisiacich s navrhovanou činnosťou :

1. vymedziť dotknuté územie z hľadiska vplyvov a dotknutosti obyvateľstva,
2. doriešiť križovanie D4 s R7 a do správy o hodnotení uviesť výsledné riešenie napojenia D4 a R7,
3. v spolupráci s Leteckým úradom SR doriešiť trasovanie D4 v okolí letiska M. R. Štefánika a rádiového majáka letiska. Do správy o hodnotení uviesť výsledné riešenie tohto trasovania,
4. v spolupráci s Obvodným lesným úradom v Bratislave doriešiť trasovanie D4 v km 2 až 8. Do správy o hodnotení uviesť výsledné riešenie tohto trasovania,
5. v spolupráci s ÚRŽD, sekciou špeciálneho stavebného úradu v Bratislave doriešiť trasovanie D4 v ochrannom pásme železnice. Do správy o hodnotení uviesť výsledné riešenie tohto trasovania a opatrení,
6. riešiť vybudovanie ciest pre chodcov a cyklistov, prechody, príp. podchody v dotknutej oblasti diaľnicou,
7. trasu D4 podrobne prekonzultovať so zložkami MO SR - Správa nehnuteľného majetku a výstavby Bratislave a s MV SR,
8. preveriť možnosť napojenie privádzača obce Zálesie na D4 tak, aby bol možný kompletný zjazd a výjazd na diaľnicu,
9. vypracovať štúdiu vizualizácie navrhovanej činnosti, popísať zmenu charakteru krajiny navrhovanou činnosťou, popísať podrobnú analýzu vplyvov navrhovanej činnosti na scenériu, krajinný obraz a krajinu (vizualizácie) a analýzu viditeľnosti (graficky a písomne) a doplniť situačný náčrt s mierkou príp. popisom vzdialeností najbližších obytných území od navrhovanej činnosti;
10. uviesť orientačne plochy, kde sa plánujú zriaďovať stavebné dvory, depónie a kadiaľ majú viesť k nim prístupové cesty, resp. lokality, kde je ich umiestnenie vylúčené, určiť miesta

zariadenia staveniska, skládok materiálu, skládok odpadu a dočasných skládok mimo ochranných pásiem vodných zdrojov, inundácií a chránenej vodohospodárskej oblasti,

11. podrobnejšie popísať nakladanie s vyťaženou zeminou (trasy odvozu zeminy, lokality uloženia vyťaženej zeminy atď.),
12. vypracovať aktuálnu hlukovú štúdiu (podrobnejšie najmä pre lokality obydľí a rekreačných zón) a na jej základe navrhnúť lokality a parametre protihlukových stien,
13. vypracovať podrobný hydrogeologický prieskum s posúdením vplyvu diaľnice na režim prúdenia podzemných vôd hlavne v tunelovaných úsekoch. Doplniť zdôvodnenie potreby budovania úsekov diaľnice v tuneloch. Doplniť posúdenie vplyvu stavby diaľnice na toky, ktoré križuje, a toky, v ktorých tesnej blízkosti vedie trasa. doplniť spôsob zakladania mosta cez Dunaj a zásahu do protipovodňovej ochrannej hrádze. Piliere mostných objektov pri križovaní ostatných tokov umiestniť mimo inundačného územia,
14. určiť miesto vyústenia diaľničnej kanalizácie a spôsob konečnej likvidácie dažďových vôd,
15. porovnať výsledný variant činnosti s variantom, ak by sa daná činnosť nerealizovala (okrem iného napr. vhodnosť nosných lán hlavného mostného objektu zobrazeného vo vizualizácii v chránenom vtáčom území) viacerými spôsobmi,
16. osobitne a podrobne **zhodnotiť vplyv činnosti na územia zaradené do súvislej európskej sústavy chránených území a na prioritné biotopy alebo biotopy prioritných druhov,**
17. v prípade vedenia trasy diaľnice spôsobom uvedeným v zámere navrhnúť opatrenia zabezpečujúce, aby okolité územie bolo chránené proti hluku i svetlu a prekľunutie Dunaja a chránených území nebránilo migrácii a výmene genetických informácií a nespôsobovalo fragmentáciu územia,
18. spracovať a doplniť kompenzačné opatrenia, ktoré zabezpečia zmiernenie vplyvu na genofond, biodiverzitu, chránené územia a druhy a ÚSES, popísať miesta prechodu migrujúcej zveri a navrhnúť spôsob technického riešenia,
19. popísať možnosť vedenia diaľnice v km 3 až 6 na pilótach v oboch smeroch,
20. trasu tunela Ivanka pri Dunaji a objektov diaľnice je potrebné posunúť podľa možnosti mimo ochranného pásma Šúrskeho kanála,
21. popísať vplyv diaľnice D4 na poľovnú zver v dotknutej lokalite,
22. na verejné prerokovanie pripraviť vhodnú vizuálnu prezentáciu navrhovanej činnosti (napr. mapy, fotodokumentáciu, počítačovú simuláciu objektov a pod.) ,
23. samostatne popísať súlad navrhovanej činnosti s územnoplánovacími dokumentáciami dotknutých obcí a VÚC,
24. vyhodnotiť ostatné opodstatnené pripomienky zaslané k zámeru.

3 UPOZORNENIE

Podľa § 30 ods. 4 zákona je navrhovateľ povinný v spolupráci s dotknutou obcou bez zbytočného odkladu informovať vhodným spôsobom verejnosť o určenom rozsahu hodnotenia.

Podľa § 30 ods. 5 môžu subjekty posudzovania zaslať k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti pripomienky na MŽP SR do 10 dní od jeho zverejnenia.

Ing. Oleg Havasi
riaditeľ odboru hodnotenia a
posudzovania vplyvov na ŽP

Doručuje sa:

1. Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava

Na vedomie:

2. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, odbor pozemných komunikácií
Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava
3. Mesto Bratislava, Magistrát hl. mesta, Primaciálne nám. 1, 812 41 Bratislava
4. Mestská časť Bratislava - Jarovce, Miestny úrad, Mandľová 80, 851 10 Bratislava
5. Mestská časť Bratislava-Rusovce, Miestny úrad, Mierová 21, 821 02 Bratislava
6. Mestská časť Bratislava - Podunajské Biskupice, Miestny úrad, Padlých hrdinov 1,
825 61 Bratislava
7. Mestská časť Bratislava - Vajnory, Miestny úrad, Roľnícka 109, 831 07 Bratislava
8. Obec Most pri Bratislave, obecný úrad, 900 46 Most pri Bratislave
9. Obec Ivánka pri Dunaji, obecný úrad, 900 28 Ivánka pri Dunaji
10. Obec Zálesie, obecný úrad, 900 28 Zálesie
11. Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
12. MŽP SR, OOPaK, TU
13. MŽP SR, sekcia vôd, TU
14. Ministerstvo vnútra SR, Pribinova 2, 812 72 Bratislava
15. BROZ, Šancová 96, 831 04 Bratislava
16. CHKO Dunajské Luhy, Korzo Bélu Bartóka 789/3, 929 01 Dunajská Streda
17. Letecký úrad SR, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava
18. Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, Sabinovská 16, 820 05 Bratislava
19. Krajský pozemkový úrad Bratislava, Krížna 52, 821 08 Bratislava
20. Krajský úrad pre cestnú dopravu a PK, Pri starej prachárni 14, 831 04 Bratislava.
21. Krajský úrad životného prostredia, Karloveská 2, 842 19 Bratislava 4
22. Obvodný úrad ŽP, Karloveská 2, 842 33 Bratislava
23. Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Ružinovská 8, 829 09 Bratislava
24. Obvodný lesný úrad, Pekná cesta 19, 831 52 Bratislava
25. Obvodný banský úrad, Prievozská 30, 821 05 Bratislava
26. Obvodný úrad, odbor krízového riadenia, Staromestská 6, 811 03 Bratislava
27. Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, Miletičova 19, 820 05 Bratislava
28. OR Hasičského a ZZ, Staromestská 6, 821 01 Bratislava

Dohoda

medzi

Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
zastúpeným ministrom Jozefom Macejkom (ďalej len „ministerstvo“)

a

Hlavným mestom SR Bratislava
zastúpeným primátorom Jozefom Moravčíkom (ďalej len „hlavné mesto“)

o

výhľadovom usporiadaní cestných komunikácií
vedených územím hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy.

Ministerstvo a hlavné mesto (ďalej len „zmluvné strany“),

s cieľom vytvorenia podmienok pre územné plánovanie a prípravu rozvojových programov
ministerstva a hlavného mesta,

sa dohodli takto:

Článok 1

- (1) Predmetom tejto dohody je vymedzenie predpokladaného výhľadového usporiadania cestných komunikácií vedených územím hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy v roku 2030 (ďalej len „výhľadové usporiadanie“) pre účely územného plánovania.
- (2) Cestnými komunikáciami pre účel tejto dohody sú:
 - a) diaľnice,
 - b) rýchlostné cesty,
 - c) cesty (prejazdné úseky ciest I., II. a III. triedy).

Článok 2

Zmluvné strany sa dohodli na výhľadovom usporiadaní cestných komunikácií podľa výkresu: „Sieť diaľnic, rýchlostných ciest a prejazdných úsekov ciest na území hlavného mesta SR Bratislavy, Návrh na výhľadové usporiadanie - rok 2030“, ktorý tvorí neoddeliteľnú súčasť tejto dohody.

Článok 3

Práva a povinnosti zmluvných strán vyplývajúce zo všeobecne záväzných právnych predpisov nie sú touto dohodou dotknuté.

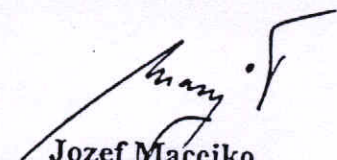
Článok 4

9

- (1) Táto dohoda nadobudne platnosť dňom podpísania.
- (2) Táto dohoda sa môže meniť a dopĺňať písomnou formou na základe vzájomnej dohody zmluvných strán a v súlade so všeobecne záväznými právnymi predpismi.
- (3) Táto dohoda sa uzatvára na dobu neurčitú.
- (4) Každá zo zmluvných strán môže dohodu vypovedať písomne. Platnosť dohody sa končí šesť mesiacov odo dňa doručenia oznámenia o vypovedaní druhej zmluvnej strane.
- (5) Dohoda je vyhotovená v 4 (štyroch) rovnopisoch, z ktorých každá zmluvná strana obdrží 2 (dva) rovnopisy.

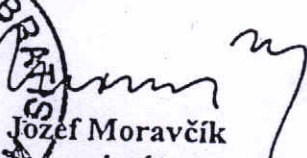
V Bratislave dňa - 5 FEB. 2002

Za Ministerstvo dopravy, pôšt a
telekomunikácií Slovenskej republiky


Jozef Macejko
minister

Za Hlavné mesto Slovenskej republiky
Bratislava




Jozef Moravčík
primátor

Lubomír VÁŽNY
minister dopravy, pôšt a telekomunikácií
Slovenskej republiky

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Bratislava	
10-09-2009	
Ev. číslo: 32410	Č. spisu:
Prílohy/lsy:	Vybavuje:

Bratislava 8. septembra 2009
Číslo: 01113/2009/SCDPK/35967-M

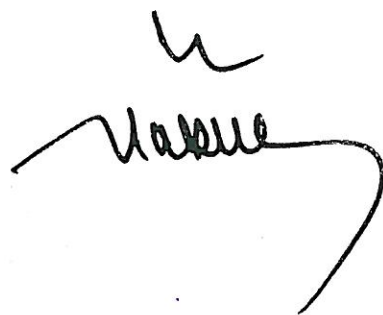
Vážený pán generálny riaditeľ,

listom č. 3110/27104/2009 zo dňa 22.7.2009 ste požiadali Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR o usmernenie vo veci prípravy rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava – Dunajská Lužná.

Na stavbu Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Dunajská Lužná bol podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov ukončený proces posudzovania. Dňa 15.7.2009 bolo na Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR doručené záverečné stanovisko Ministerstva životného prostredia SR č. 5461/07-7.3/ml, ktoré v časti VI.2. Odporúčaná variant konštatuje, že z dvoch hodnotených variantov navrhovanej činnosti sa nedá jednoznačne určiť lepší variant, pričom záver správy o hodnotení odporúča ako najvhodnejší variant C zelený.

Po porovnaní vývolaných investícií a kompenzačných opatrení posudzovaných variantov určujem na pokračovanie prípravy a výstavby rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava – Dunajská Lužná variant C zelený.

S pozdravom



Vážený pán
Ing. Igor Choma
predseda predstavenstva
a generálny riaditeľ
Národná diaľničná spoločnosť, a. s.
Bratislava

3387-60



NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ

Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava



GEOCONSULT, spol. s r.o.

inžiniersko – projektová a konzultačná spoločnosť, Miletičova 21, P.O.Box 34, 820 05 Bratislava 25

Označ.: 194/GC-03/2010

Záznam z porady

Názov stavby:	Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever Správa o hodnotení
Čís. zákazky / čís. projektu:	1153/991
Konanej dňa:	20.1.2010
Miesto:	Geoconsult, spol. s r.o., Bratislava
Prítomní:	Vid' priložená prezenčná listina, ktorej originál je založený u zhotoviteľa.
Program:	Vstupné rokovanie bolo zvolané za účelom upresnenia požiadaviek objednávateľa na spracovanie dokumentácie EIA.

V úvode porady bolo dohodnuté, že na predmetnú zákazku je zo strany NDS,a.s. vystavená objednávka, ktorá v plnej miere nahrádza zmluvu o dielo. Objednávku zástupca NDS,a.s. Ing. Kušnierová odovzdala zhotoviteľovi. V ďalšom priebehu prejednal zhotoviteľ s objednávateľom rozsah predmetnej dokumentácie, pričom bolo dohodnuté nasledovné:

Prítomní na vstupnom rokovaní sa dohodli a konštatujú nasledovné:	Zodp./ termín
1. Správa o hodnotení bude spracovaná podľa prílohy č. 11 zákona 24/2006 Z.z. 2. Pre spracovanie dokumentácie boli v zmysle Rozsahu hodnotenia vydaného MŽP SR určené varianty pre ďalšie posudzovanie a špecifikované požiadavky, ktoré je podrobne doriešiť z hľadiska problémových okruhov navrhovanej činnosti. Niektoré špecifické požiadavky uvedené v RH boli zapracované v Štúdii realizovateľnosti a účelnosti diaľnice D4, pričom v uvedenej Štúdii boli preriešené aj možnosti vedenia trasy D4 tunelom pod Dunajom a modifikácia trasy D4 s ohľadom na pripomienky k Zámeru. 3. Štúdia realizovateľnosti bude technickým podkladom pre spracovanie Správy o hodnotení, pričom na základe odporúčaní v záveroch štúdie sa v súlade s RH budú posudzovať variant zelený (estakáda cez Dunaj) ako povrchová modifikácia variantu tunelového a variant červený ako trasa pôvodného „nultého okruhu“. Tunelový variant modrý z dôvodu vysokých investičných nákladov sa v záveroch štúdie neodporúča realizovať a nebude ani predmetom posudzovania. 4. Z ďalších požiadaviek bolo dohodnuté nasledovné: • Podľa usmernenia ministra MDPaT SR pre ďalšiu prípravu R7 sa bude	

Certifikovaný integrovaný systém manažérstva:
STN EN ISO 9001, STN EN ISO 14001, OHSAS 18001

Telefón
+421/2/5057 4700
+421/2/5057/klapka

Fax
+421/2/5057 4799
+421/2/5057 4798

Internet
www.geoconsult.sk
office@geoconsult.sk



Bankové spojenie
VOLKSBANK Slovensko, a.s.
číslo účtu: 4 000 169 306

IČO: 31 422 969
DIČ: SK2020357009



NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ

Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava



GEOCONSULT, spol. s r.o.

inžiniersko – projektová a konzultačná spoločnosť, Miletičova 21, P.O.Box 34, 820 05 Bratislava 25

uvažovať s variantom C zeleným. • S etapizáciou výstavby uvedeného úseku D4 sa uvažovať nebude, v záveroch sa na základe dopravných podkladov odporučí predmetný úsek postaviť v jednej etape až po križovatku s cestou II/502 (je súčasťou ďalšieho úseku D4). • Zhodnotenie vplyvu na chránené územia, územia NATURA a biotopy bude podrobne spracované v samostatnej prílohe k Správe. • Pre spracovanie dopravných podkladov, hlukovej a emisnej štúdie sa bude uvažovať s rokmi 2015, 2020, 2030 a 2040. • Vzhľadom na výhľadové dopravné zaťaženie sa medzikrižovatkové úseky diaľnice D4 budú uvažovať v kat. D 33,5/120 (šesťpruh), pričom pri štvorpruhu sa ponechá priestorová rezerva pre budúce rozšírenie v rámci stredného deliaceho pásu. • V rámci mimoúrovňovej križovatky „Ivanka, západ“ sa uvažuje s vedením cesty I/61 - štvorpruhovej komunikácie na teréne a diaľnica D4 bude vedená na mostnom objekte ponad cestu I/61. • Hydrogeologický prieskum požadovaný v RH sa realizovať nebude, spracuje sa posúdenie vplyvu stavby na podzemné vody v rámci príslušnej kapitoly Správy. • Ostatné požiadavky na dokumentáciu budú spracované v zmysle špecifických požiadaviek a podmienok uvedených vo výzve na predloženie cenovej ponuky.	
<i>Tento záznam je považovaný za platný, ak do piatich pracovných dní po jeho doručení zhotoviteľ záznamu nedostane písomné pripomienky k jeho obsahu.</i>	
Príloha: prezenčná listina z porady	
Zapísal: RNDr. Ivan Jakubis	
V Bratislave, dňa: 20.1.2010	

Prezenčná listina

Názov stavby: **Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka, sever**
 Správa o hodnotení
 Vec: **vstupné rokovanie**
 Čís. zákazky / čís. projektu: **991**
 Konanej dňa: **20. 1. 2010**
 Miesto: **Geoconsult, s.r.o.**

Priezvisko (čitateľne):	Organizácia, e-mail:	Telefón:	Podpis:
<i>PNDK Peter Krmpaský</i>	<i>peter.krmpasky@gmail.com</i>	<i>0948010459</i>	<i>Krmpasky</i>
<i>tušnierová A.</i>	<i>NDS, aleka.tusnierova@ndsas.sk</i>	<i>58311342</i>	<i>Tusnierova</i>
<i>OKULIAROV D.</i>	<i>NDS, daniela.okuliarova@ndsas.sk</i>	<i>58311344</i>	<i>Okuliarova</i>
<i>FÜRST J.</i>	<i>GCB</i>	<i>50574742</i>	<i>Fürst</i>
<i>ŠHELÍK MAREK</i>	<i>GCB</i>	<i>50574715</i>	<i>Šhelík</i>
<i>MIŠKECHOVÁ LENKA</i>	<i>GCB</i>	<i>50574729</i>	<i>Miškechová</i>
<i>JANKOŠ IURU</i>	<i>—</i>	<i>50574708</i>	<i>Jankoš</i>

Certifikovaný integrovaný systém manažérstva:
 STN EN ISO 9001, STN EN ISO 14001, OHSAS 18001

Telefón
 +421/2/5057 4700
 +421/2/5057/klapka

Fax
 +421/2/5057 4799
 +421/2/5057 4798

Internet
 www.geoconsult.sk
 office@geoconsult.sk

Bankové spojenie
 VOLKSBANK Slovensko, a.s.
 číslo účtu: 4 000 169 306

IČO: 31 422 969
 DIČ: SK2020357009

Obchodný register Okresného súdu Bratislava I, oddiel s.r.o., vložka č. 15 188/B





NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ

Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava



GEOCONSULT, spol. s r.o.

inžiniersko – projektová a konzultačná spoločnosť, Miletičova 21, P.O.Box 34, 820 05 Bratislava 25

Označ.: **/GC-03/2010**

Záznam z rokovania s dotknutými orgánmi a organizáciami

Názov stavby:	Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever Správa o hodnotení		
Čís. zákazky / čís. projektu:	/991		
Konanej dňa:	8.3.2010		
Miesto:	Geoconsult, spol. s r.o., Bratislava		
Prítomní:	Vid' priložená prezenčná listina, ktorej originál je založený u zhotoviteľa.		
Program:	Rokovanie bolo zvolané za účelom oboznámenia dotknutých obcí, orgánov a organizácií s technickým riešením a časovým harmonogramom spracovania dokumentácie EIA.		
V úvode porady zástupca spracovateľa dokumentácie EIA RNDr. Jakubis privítal zúčastnených a oboznámil ich s účelom a programom rokovania.			
Program rokovania:			Zodp./ termín
1. Informácia o navrhovaných variantoch, riešenie variantov diaľnice D4 v Zámere, Rozsah hodnotenia, Štúdia realizovateľnosti a účelnosti diaľnice D4			
2. Informácia o technickom riešení, doprave a križovatkách s existujúcou cestnou infraštruktúrou			
3. Harmonogram prípravy a výstavby predmetného úseku diaľnice			
4. Diskusia			
1. Zástupca spracovateľa Správy o hodnotení RNDr. Jakubis informoval prítomných o riešení navrhovaných variantov, ktoré budú posudzované v hodnotiacej dokumentácii. Diaľnica D4 v úseku Jarovce - Ivanka sever bola na základe pripomienok k Zámeru, resp. v zmysle špecifických požiadaviek uvedených v Rozsahu hodnotenia, technicky preriešená v Štúdii realizovateľnosti a účelnosti spracovanej v 09/2009 spoločnosťou Dopravoprojekt, a.s., pričom okrem základných variantov „A“ fialového a „B“ červeného, ktoré boli navrhnuté v Zámere, boli riešené aj ďalšie varianty „C“ červený, „D“ modrý (tunelový variant) a „E“ zelený.			

Certifikovaný integrovaný systém manažérstva:
STN EN ISO 9001, STN EN ISO 14001, OHSAS 18001

Telefón
+421/2/5057 4700
+421/2/5057/klapka

Fax
+421/2/5057 4799
+421/2/5057 4798

Internet
www.geoconsult.sk
office@geoconsult.sk



Bankové spojenie
VOLKSBANK Slovensko, a.s.
číslo účtu: 4 000 169 306

IČO: 31 422 969
DIČ: SK2020357009

Obchodný register Okresného súdu Bratislava I, oddiel s.r.o., vložka č. 15 188/B



Záverečným porovnávaním jednotlivých variantov z hľadiska ich technického a dopravného riešenia, environmentálnych vplyvov a ekonomiky vedenia trasy diaľnice D4 v úseku Jarovce - Ivanka sever bol v Štúdii realizovateľnosti a účelnosti ako optimálny odporučený variant „E“ zelený (estakáda v trase tunelového variantu), pričom v intenciách Rozsahu hodnotenia sa navrhuje posúdiť v Správe o hodnotení aj variant „C“ červený podľa riešenia v Štúdii realizovateľnosti a účelnosti D4.

2. Pri prezentácii technického riešenia RNDr. Jakubis informoval prítomných o trasovaní posudzovaných variantov so začiatkom úseku v križovatke D4 s D2, ďalej pri prechode diaľnice cez Dunaj, v blízkosti letiska M. R. Štefánika a konca úseku pri križovaní D4 s D1. Spomenul aj technické riešenie tunelového prechodu popod Dunaj, ktoré bolo posúdené z hľadiska technicko-ekonomických a dopravných kritérií v Štúdii realizovateľnosti a dôvody, pre ktoré sa tento variant neodporúča. Uviedol, že tunelový variant je nevýhodný najmä z hľadiska vysokých stavebných a prevádzkových nákladov a z hľadiska šírkového usporiadania, pričom nie je možné v tuneli uvažovať so šesťpruhom, tak ako sa odporúča na základe dopravných podkladov pre tento úsek diaľnice D4. Spracovateľ dopravnej časti Ing. Fürst doplnil vyššie uvedené informácie o riešenie križovatiek s existujúcou dopravnou infraštruktúrou, t.j. cestou I/2 križovatkou Rusovce, cestou II/572 križovatkou Most a cestou I/61 križovatkou Ivanka západ, pričom navrhovaná križovatka Ketelec bude zabezpečovať napojenie plánovanej ďalšej komunikácie v súlade s ÚPD HI. mesta SR Bratislavy pod pracovným názvom „predĺženie Bajkalskej na D4“. Rýchlostná cesta R7 podľa usmernenia MDPT SR sa ďalej pripravuje vo variante C zelenom, pričom jej napojenie na D4 zabezpečuje navrhovaná križovatka Rovinka s prepojením na cestu I/63. Križovanie diaľnic D4 a D1 bude zabezpečené prostredníctvom križovatky Ivanka sever, kde je aj koniec tohto úseku D4. Pre informáciu prítomných doplnil, že z hľadiska výhľadových intenzít dopravy sa odporúča riešiť diaľnicu D4 v tomto úseku v šírkovom usporiadaní 33,5, pričom sa v prvej etape vybuduje štvorpruh s dvomi vonkajšími jazdnými pruhmi a širším stredovým pásom s tým, že pri dosiahnutí kapacity sa dobudujú vnútorné jazdné dopravné pruhy na plný 6-pruhový profil diaľnice a to z dôvodu zabezpečenia územnej rezervy. Mosty na diaľnici sa vybudujú už na plný 6-pruhový diaľničný profil. Ďalej prezentoval riešenie výhľadovej križovatky s plánovanou rýchlostnou cestou, ktorá má prepojiť diaľnicu D4 s rýchlostnou cestou R1, ktorá bude umiestnená v priestore medzi križovatkou Rovinka a Most. Vyjadril sa aj k plánovanému riešeniu pripojenia obcí Ivanka a Zálesie s diaľnicou D4 privádzačom Zálesie, pričom sa pre trasu privádzača zabezpečí územná rezerva v súlade s ÚPD obce Zálesie.



NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ

Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava



GEOCONSULT, spol. s r.o.

inžiniersko – projektová a konzultačná spoločnosť, Miletičova 21, P.O.Box 34, 820 05 Bratislava 25

3. Ing. Okuliarová, zástupkyňa NDS, predstavila časový harmonogram prípravy a výstavby tohto úseku a úsekov nadväzujúcich. Proces EIA na predmetný úsek diaľnice D4 by sa mal ukončiť v tomto roku, pričom súťažné podklady verejného obstarávania pre ďalšiu prípravu stavby D4 v riešenom úseku - DÚR - sa už v tomto období spracovávajú na NDS, a.s. Z hľadiska výstavby sa predpokladá začiatok prác na tomto úseku D4 v roku 2014 a odovzdanie stavby do užívania v roku 2017.

4. Po otvorení diskusie boli zo strany prítomných zástupcov dotknutých obcí, orgánov a organizácií vznesené nasledovné otázky:

- Zástupca MČ Jarovce p. Škodler sa informoval, kedy budú zhotovené hluková a rozptylová štúdia. Odpovedal RNDr. Jakubis s tým, že hluková a rozptylová štúdia s návrhom opatrení je súčasťou Správy o hodnotení a bude po jej odovzdaní v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. sprístupnená na pripomienkovanie.

- Zástupca SSC Bratislava, p. Stuppacher sa informoval, ktorý variant rýchlostnej cesty R7 bol vybraný, na čo mu bola daná odpoveď zo strany zástupcov NDS, a.s.

- podľa usmernenia MDPT SR zelený variant C. Zástupca Magistrátu hl. mesta Bratislavy p. Tokoš k tomuto pripomenul, že definitívne ešte nie je variant rýchlostnej cesty R7 vybraný, ale Hl. mesto SR Bratislava bude v riešení ústretové.

- P. Frešo z BSK vzniesol požiadavku, aby sa v riešení D4 počítalo s prepojením D4 na Bajkalskú ulicu cez križovatku Ketelec, na čo ho spracovatelia ubezpečili, že v odporúčaní Správy bude toto riešenie jednoznačne zadefinované. Pre doplnenie Ing. Okuliarová z NDS, a.s. potvrdila, že sa počíta s križovatkou Ketelec, pre ktorú bude v definitívnom riešení zabezpečená územná rezerva.

- P. Letenay z obce Ivanka pri Dunaji sa informoval o hĺbených tuneloch v blízkosti Ivanky pri Dunaji pod vzletovými a pristávacími dráhami letiska, vzniesol požiadavku dobudovať kolektory v okolí Ivanky pri Dunaji a informoval sa o privádzači Zálesie, či sa bude výstavba realizovať, keď sú tam problémy s pozemkami. Na základe otázky RNDr. Jakubis podrobnejšie informoval riešenie diaľnice D4 v tomto úseku, pričom sa pôvodne navrhované hĺbené tunely Zálesie a Ivanka po rokovaní spracovateľov Štúdie realizovateľnosti so zástupcami Letiska vylúčili a kolízia s existujúcou a plánovanou VPD sa riešila zmenou nivelety a zahĺbením trasy D4 pod terén v otvorenej tesnenej vani, ktorá sa prekryje až počas budovania novej VPD. Zástupca obce Zálesie doplnil, že pre privádzač Zálesie obec v ÚPD zabezpečila územnú rezervu. Problematika kolektorov bola prerokovaná na samostatnom rokovaní s projektantom po skončení porady.

- P. Michalka zo ŠOP SR sa informoval, či sa bude posudzovať tunelový variant vedenia diaľnice D4 pod Dunajom v Správe o hodnotení, aké by boli náklady na jeho realizáciu a aký je rozdiel v nákladoch medzi tunelom pod Dunajom a tunelom Karpaty v druhom úseku D4. RNDr. Jakubis odpovedal na uvedenú otázku a to



NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ

Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava



GEOCONSULT, spol. s r.o.

inžiniersko – projektová a konzultačná spoločnosť, Miletičova 21, P.O.Box 34, 820 05 Bratislava 25

vzhľadom na požiadavku MŽP SR uvedenú v Rozsahu hodnotenia, kde sa požaduje preveriť len možnosť vedenia diaľnice pod Dunajom tunelom, že tento variant sa posudzovať nebude, ale v samostatnej časti Správy bude táto problematika spracovaná aj s príslušným komentárom. Čo sa týka porovnania nákladov na výstavby tunelov, tieto sú spracované v Štúdii realizovateľnosti, ktorá je k dispozícii u navrhovateľa NDS, a.s., ale pre orientačné porovnanie nie je možné vzhľadom na dĺžku tunelov, charakter prekonávanej prekážky a ďalších ukazovateľov tieto dva tunely seberovne porovnať len nákladmi na výstavbu.

- P. Frešo z BSK sa pýtal na hĺbku, v akej bude tunel pod Dunajom realizovaný. RNDr. Jakubis v odpovedi uviedol, že navrhované riešenie tunela predpokladá jeho úroveň pri križovaní hlavného toku Dunaja v hĺbke cca 20m pod dnom rieky.

- P. Michalíková z BROZ sa informovala na prílohu vplyvov na biotu, na vplyv typu mostnej konštrukcie na vtáctvo, vplyvu hluku a imisí na biotu a s akými opatreniami sa ráta na ochranu ŽP v okolí rieky Dunaj. Na otázku odpovedal RNDr. Krempaský, zástupca spracovateľa v tejto problematike, pričom uviedol, že celá časť týkajúca sa vplyvu na biotu bude spracovaná na základe všetkých dostupných podkladov vrátane terénneho výskumu s využitím údajov aj z minulých rokov, keďže vzhľadom na súčasné ročné obdobie, sa aktuálny výskum robiť moc nedá, pričom však v odporúčaníach pre ďalšiu prípravu stavby bude navrhnutý dôsledný celoročný výskum v chránených územiach. Ďalej doplnil, že v kolektíve spracovateľov je aj špecialista ornitológ, čiže vplyvy na vtáctvo navrhovaným nosným systémom mosta cez Dunaj pomocou lán bude podrobne posúdený. RNDr. Jakubis doplnil, že v rámci Správy bude na základe hlukovej štúdie posúdený aj vplyv dopravy na dotknuté chránené územia z hľadiska hluku a budú navrhnuté opatrenia. Podľa predbežných výsledkov bude hlukové zaťaženie tohto územia dosť vysoké, v našej legislatíve však absentujú limity pre ochranu živočíchov pred hlukom z dopravy, spracovatelia sa obrátili aj na zástupcu BROZ, či by nevedel v tejto veci poskytnúť nejaké údaje, predbežne však po dohode s MŽP SR sa bude uvažovať s limitmi podľa hygienických kritérií pre zastavané územie.

- P. Škodler, zástupca MČ Jarovce vznesol požiadavku, aby boli súčasne s výstavbou diaľnice stavané aj protihlukové steny. RNDr. Jakubis ho ubezpečil, že v odporúčaníach pre etapu výstavby bude táto požiadavka samozrejme uvedená.

- P. Tomovič, zástupca SVP, š.p. Bratislava upozornil, že pri premostovaní ochranných protipovodňových hrádzí je potrebné dodržať ich ochranné pásmo, ktoré je minimálne 10 m od päty hrádze. Taktiež sa informoval, ako budú odvádzané dažďové vody z vozovky diaľnice. RNDr. Jakubis na otázku odpovedal, že dažďové vody z vozovky budú po prečistení cez ORL odvádzané do povrchových tokov, resp. aj vsakovaním. Ďalej p. Tomovič upozornil, že pri premostení ochranných protipovodňových hrádzí bude potrebné v ďalšom stupni



NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ

Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava



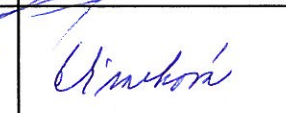
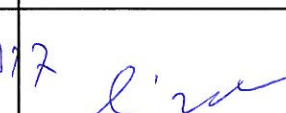
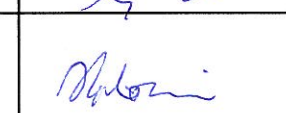
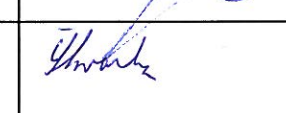
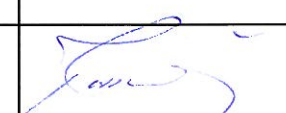
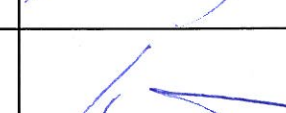
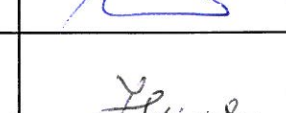
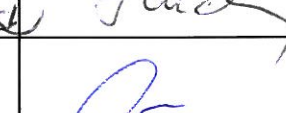
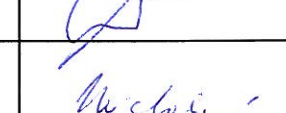
GEOCONSULT, spol. s r.o.

inžiniersko – projektová a konzultačná spoločnosť, Miletičova 21, P.O.Box 34, 820 05 Bratislava 25

prípravy technické riešenie prerokovať so SVP, š.p. Po diskusii zástupca spracovateľa RNDr. Jakubis poďakoval prítomným za účasť a rokovanie ukončil.	
<i>Tento záznam je považovaný za platný, ak do piatich pracovných dní po jeho doručení zhotoviteľ záznamu nedostane písomné pripomienky navrhovateľa NDS, a.s. k jeho obsahu.</i>	
Príloha: prezenčná listina z porady	
Zapísal: RNDr. Ivan Jakubis, Ing. Juraj Fürst, Mgr. Lenka Miškechová	
V Bratislave, dňa: 8.3.2010	

Prezenčná listina z rokovania

Názov stavby: **Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever, Správa o hodnotení**
 Čís. zákazky / čís. projektu: **1153 / 991**
 Konanej dňa: **8.03.2010**
 Miesto: **Geoconsult, s.r.o., Miletičova 21, Bratislava**

Priezvisko (čitateľne):	Organizácia, <u>e-mail:</u>	Telefón:	Podpis:
SEKERČÁK	HBH Projekt. mr.sekercak@hbhprojekt.sk	0907 109 029	
KLIMEKOVÁ	HBH Projekt a.klimekova@hbhprojekt.sk	0905 12 66 18	
ŠISUČI	TDPT SA kamil.sisuci@telecom.gov.sk	02/554 34 317	
HALOMI	MAGISTRÁT halomi@bratislava.sk		
TOKOŠ S.	Magistrát HMB tokos@post.sk	59356384	
ŠKVARKA	ŠVP, s.p., OZ BRATISLAVA pavel.skvarka@svp.sk	02 16 02 93 90	
TONOVIC	ŠVP, č.p. OZ BRATISLAVA milan.tonic@svp.sk	02/6029231	
KLAUCOVÁ	MČ BA - VÁJNORÝ klaucova@vajnory.sk	0911 221 556	
HUDECOVÁ	MČ BA - RUSOVCE hudcovah@bratislava-rusovce.sk		
MEŠKO	Obec Zálesie du@obeczalesie.sk	02/45946 013	
NICHALIKOVÁ	BRUŽ	0949 540 939	



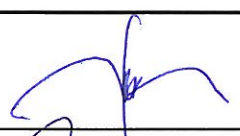
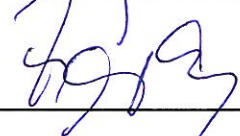
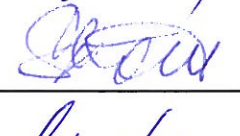
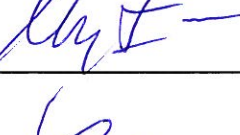
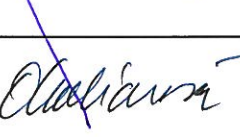
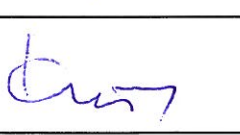
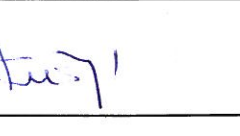
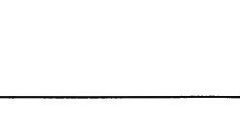
GEOCONSULT, spol. s r.o.

inžiniersko – projektová a konzultačná spoločnosť, Miletičova 21, P.O.Box 34, 820 05 Bratislava 25

Priezvisko (čitateľne):	Organizácia, <u>e-mail:</u>	Telefón:	Podpis:
KOVÁČIK	BROŽ	0940 94 2266	
MICHÁLKOVÁ	SOP SR, PCOP BA		Michalkova
JÁMBLIS	GEOCONSULT, S.R.O. IUVN.JAMBILIS@GEOCONSULT.SK	02/50574778	
ŠTELIČ	GEOCONSULT, S.R.O. IVANEK.STELIK@GEOCONSULT.SK	02/50574778	
MISKECHOVÁ	GEOCONSULT, S.R.O. LEZKA.MISKECHOVA@GEOCONSULT.SK	02/50574729	
FÜRST	GEOCONSULT, S.R.O.	02/50574742	

Prezenčná listina z rokovania

Názov stavby: **Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever, Správa o hodnotení**
 Čís. zákazky / čís. projektu: **1153 / 991**
 Konanej dňa: **8.03.2010**
 Miesto: **Geoconsult, s.r.o., Miletičova 21, Bratislava**

Priezvisko (čitateľne):	Organizácia, <u>e-mail:</u>	Telefón:	Podpis:
PÁŠTEKA	MÚ ME BA - P. Biskupice kamil-pastelka@mupb.sk	0915 748 190	
VAJDA Alexander	MÚ Pod. Biskupice vajda-alexander@mupb.sk	0915/953 313	
ŠKODLER PAVEL	MÚ JAROVCE STANISLAV.JAROVEC@SLOVANSKET.SK	0911434 618	
Frešo	BSK - odd. dopravy peter.frešo@region-bsk.sk		
LEŤENAY	OBEC IVANKA P.D. leťenay@ivankapodbiskupice.sk	0902913 320	
STUPPACHER	SSC Bratislava	50255 524	
OKULIAKOVÁ NDS	NDS daniela.okuliakova@ndsas.sk	02/58711 344	
KUŠNIEROVÁ A.	NDS	-11- 342	
KUŠNIEROVÁ E.	NDS	-11- 348	



GEOCONSULT, spol. s r.o.

inžiniersko – projektová a konzultačná spoločnosť, Miletičova 21, P.O.Box 34, 820 05 Bratislava 25

VYJADRENIE

k pracovnému rokovaniu na akciu

Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever

Správa o hodnotení podľa zákona č. 24/2006

Miletičova 21, P.O.Box 34 820 05 Bratislava 25	
Došlo:	19. 03. 2010
Základné číslo:	435
Úsek:	3
Vydanie:	237
RNDr. Jakubčík	

konaného dňa 8.3. 2010 na Geoconsulte, s.r.o., Miletičova 21, Bratislava.

Organizácia : OBEC IVANKA PRI DUNAJI

Meno zástupcu : ING. LADISLAV LETENAY

č. telefónu, fax : 02/45241573

e-mail : letenay@ivanka.pri.dunaji.sk

Stanovisko :

- 1, ŽIADAME, ABY SA Z DÔVODY ZRUŠENIA „TUNELU IVANKA“ A „TUNELU ZÁČESIE“, V KTORÝCH MALA BYŤ VEDENÁ DIAĽNICA D4, V TÝCHTO ÚSEKOCH VYBUDOVALI PROTIHUKOVÉ STENY
- 2, VZHLADOM NA SKUTOČNOSŤ, ŽE SA PRIVÁDZAČ ZÁČESIE ZRUŠIL, RESP. JEHO EVENTUÁLNE VYBUDOVANIE POSUNULO AŽ NA R. 2020 A NESKORŠIE ŽIADAME, ABY SA PRIESTOR RESP. KORIDOR PRE TENTO PRIVÁDZAČ V ÚZEMNÝCH PLÁNOCH DOTKANÝCH OBCÍ (ROST PRI BRATISLAVE, ZÁČESIE) VYČLENIL AKO ÚZEMNÁ REZERVA
- 3, ŽIADAME Z DÔVODU VYBUDOVANIA ĎALŠIEHO VÝJAZDU Z OBCE UVAŽOVAŤ RESP. ZAPRACOVAŤ DO PD AJ KOLEKTOR V ÚSEKU KRÍŽOVANIE ŠTEFÁNIKOVEJ ULICE S D4 – KRÍŽOVATKA D4 – ŠT. CESTA I/61

Certifikovaný integrovaný systém manažérstva:
STN EN ISO 9001, STN EN ISO 14001, OHSAS 18001

Telefón
+421/2/5057 4700
+421/2/5057/klapka

Fax
+421/2/5057 4799
+421/2/5057 4798

Internet
www.geoconsult.sk
office@geoconsult.sk



Bankové spojenie
VOLKSBANK Slovensko, a.s.
číslo účtu: 4 000 169 306

IČO: 31 422 969
DIČ: SK2020357009

Obchodný register Okresného súdu Bratislava I, oddiel s.r.o., vložka č. 15 188/B

VYJADRENIE

k pracovnému rokovaniu na akciu

Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever

Správa o hodnotení podľa zákona č. 24/2006

konaného dňa 8.3. 2010 na Geoconsulte, s.r.o., Miletičova 21, Bratislava.

GC GEOCONSULT, spol. s r.o. Miletičova 21, P.O.Box 34 820 05 Bratislava 25	
Došlo:	19. 03. 2010
Základné číslo:	433
Úsek:	3
Vypracoval:	RNDr. Jakubis
Číslo:	238

Organizácia	:	Obecný úrad Zálesie Malinovská 123, 900 28 Ivanka pri Dunaji
Meno zástupcu	:	Ing. Jozef Meško - starosta
č. telefónu, fax	:	0905944959
e-mail	:	04@obeczalesie.sk
Stanovisko	:	

Obec Zálesie súhlasí s navrhovaným riešením privádzajúca "Zálesie" s tým, že požaduje účasť na ďalších stupňoch riešenia najmä pri upresňovaní jeho trasovania a bodov napojenia.

OBECNÝ ÚRAD
ZÁLESIE
900 28 Ivanka pri Dunaji





Mestská časť Bratislava - Rusovce

Vývojová 8, 851 10 Bratislava 59

GC Geoconzult, spol. s r.o.
Miletičova 21, P.O. Box 34
820 05 Bratislava

GC GEOCONZULT, spol. s r.o.
Miletičova 21, P.O. BOX 34
820 05 Bratislava 25

Doslo: 01.04.2010

Základné číslo: 509	Číslo: 291
Usek: 3	Výška: RUDn Jarovce

Pr

Naša značka:
MÚ/R -672-2/2010

Vybavuje:
Mgr. Janka Hudecová

Bratislava - Rusovce
31.3.2010

VEC: Pripomienky k projektu Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever

Na základe doručeného záznamu z pracovného prerokovania projektu „Diaľnica D4 Jarovce – Ivanka sever“ uskutočneného dňa 8.3.2010, Vás MČ Bratislava – Rusovce žiada pri spracovávaní projektovej dokumentácie zohľadniť pripomienku MČ Bratislava – Rusovce. Nakoľko pripravovaný projekt by sa mal týkať aj katastrálneho územia Rusovce žiadame, aby boli súčasne s výstavbou diaľnice vybudované aj protihlukové steny zo strany zastavanej časti MČ Bratislava – Rusovce.

S pozdravom



Dušan Antoš
starosta

+421(0)2-68207035
IČO 304 611

Fax: +421(0)2-682070123
číslo účtu: 1525052/0200

e-mail: hudecova@bratislava-rusovce.sk
Bankové spojenie: VÚB Šintavská 24



**MESTSKÁ ČASŤ
BRATISLAVA-PODUNAJSKÉ BISKUPICE**
Trojičné námestie 11, 825 61 Bratislava

GC GEOCONSULT, s.r.o. Miletičova 21, P.O.Box 34 820 05 Bratislava 25	
Došlo: 06. 04. 2010	
Zašlana číslo: 516	Číslo: 246
Úsek: 3	Vybral: RNDr. Jalušis

GC GEOCONSULT, s.r.o.
Miletičova 21
P.O.Box 34
820 05 Bratislava 25

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Mlynské Nivy 45
821 09 Bratislava 2

Č.j. SÚ/2392/10/Bo

V Bratislave dňa 26.3.2010

VEC: Diaľnica D4 Jarovce – Ivanka sever
Stanovisko mestskej časti k záznamu z rokovania zo dňa 8.3.2010

Dňa 24.3.2010 bol Mestskej časti Bratislava – Podunajské Biskupice doručený záznam z rokovania ohľadne prípravy stavby Diaľnica D4 Jarovce – Ivanka sever, jej technického riešenia a časového harmonogramu spracovania dokumentácie EIA, podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v znení neskorších predpisov.

Na rokovaní boli zástupcovia mestskej časti oboznámení so skutočnosťou, že proces prípravy stavby, vrátane podmieňujúcich investícií, sa realizuje v rozopre so stanoviskami uplatnenými mestskou časťou a hlavným mestom k riešenej problematike. Súčasne bolo uvedené, že spoločnosťou Dopravoprojekt, a.s. bola v 09/2009 spracovaná Štúdia realizovateľnosti a účelnosti diaľnice D4 v úseku Jarovce – Ivanka sever, vo viacerých variantoch, ku ktorej mestská časť nemala možnosť sa vyjadriť.

Mestská časť oznamuje, že naďalej trvá na svojich stanoviskách, ktoré k riešeniu nadradeného komunikačného systému uplatnila v predchádzajúcich obdobiach:

1. Z dôvodu výrazného zaťaženia mestských komunikácií tranzitnou dopravou, prekračujúceho hranice ich dopravnej kapacity a z časových dôvodov, mestská časť požaduje riešiť červený variant trasovania diaľnice D4, ktorého trasovanie je v súlade s platným územným plánom mesta. Príprava a realizácia červeného variantu trasovania nie je podmienená náročným a zložitým procesom obstarávania zmien a doplnkov územnoplánovacej dokumentácie mesta.

2. Mestská časť Bratislava – Podunajské Biskupice požaduje riešiť trasovanie rýchlostnej komunikácie R7 a jej napojenie na D4, v súlade s platným Územným plánom hl.m. SR Bratislavy, rok 2007, t.j. ako pokračovanie predĺženia Bajkalskej ulice, za mimoúrovňovou križovatkou trasy Nultého dopravného okruhu (diaľnice D4) a trasy predĺženej Bajkalskej ulice, ktorý nadväzuje na kapacitne vyhovujúci komunikačný systém Stredného dopravného okruhu okolo Bratislavy. Trasovanie rýchlostnej komunikácie R7 s jej zaústením do Ulice svornosti je pre mestskú časť neakceptovateľné, nakoľko:

systémom napojenia a podmieňujúcich križoviatkových uzlov likviduje jedinú voľnú rozvojovú plochu na území mestskej časti, určenú na zástavbu pre občiansku vybavenosť mestského až nadmestského charakteru a zmiešaného územia obchodu a služieb, výrobných a nevýrobných.

Dotknuté územie má pre Mestskú časť Bratislava - Podunajské Biskupice z hľadiska strategického mimoriadny význam, nakoľko v uvedenom priestore plánuje umiestniť aktivity, ktoré významným dielom prispievajú k rozvoju mestskej časti.

Uvedené riešenie trasovania R7 zároveň nerieši potrebné odľahčenie Biskupickej radiály (cesta I/63), ktorá vedie intenzívne zastavaným územím Bratislavy a ktorá už aj v súčasnosti je z hľadiska dopravného zaťaženia kapacitne nevyhovujúca. Neúnosné dopravné zaťaženie Ulice svornosti (I/63), nedostatočné šírkové parametre komunikácie, neustále zvyšujúci sa tranzit, nepriepustnosť križovatiek, nevhodný stavebno-technický stav telesa komunikácie bez chodníkov, spôsobujú dopravné zápchy a zvýšenú nehodovosť, nielen v špičke, ale aj v priebehu dňa. Dopravné problémy sa súčasne prenášajú aj na previazaný dopravný komunikačný systém mesta prostredníctvom troch dopravných ťahov: Ulica svornosti, v predĺžení Gagarinova, Slovnaftská, a Dvojkrižna v predĺžení Hradská. Pri nerešpektovaní uvedených skutočností obdobný scenár dopravného zaťaženia a z neho vyplývajúcich negatívnych vplyvov následne možno očakávať aj v Mestských častiach Bratislava – Ružinov a Bratislava – Vrakuňa.

Týmto požadujeme záznam doplniť o uvedené skutočnosti a postúpiť ho všetkým prizvaným účastníkom rokovania.

S pozdravom



Ožvaldová
PhDr. Alžbeta Ožvaldová
Starostka MČ

Vybavuje: Ing. Borková
Tel: 40207232
elena-borkova@mupb.sk

Podľa rozdeľovníka

Váš list číslo/zo dňa

Naše číslo

367/GC-03/2010

Vybavuje/klapka

RNDr. Jakubis/4738

Bratislava

26.04.2010

Vec

Názov stavby:

Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever

Správa o hodnotení vplyvov na životné prostredie

Ev.č.zákazky:

1153/991

Na základe listu NDS, a.s. list č.j. 12913/30101/2010 zo dňa 9.4.2010 dopĺňame k záznamu z rokovania zo dňa 8.3.2010 stanovisko Mestskej časti Bratislava–Podunajské Biskupice k Správe o hodnotení vplyvov na ŽP diaľnice D4 Bratislava – Jarovce – Ivanka sever.

S pozdravom

GC GEOCONSULT, spol. s r.o.
Miletičova 21, P.O.BOX 34
820 05 Bratislava 25
tel.: 02/ 5057 4702, fax: 02/ 5057 4796

– 3 –

Ing. František Gibala
vedúci výrobného úseku

Príloha

- List NDS, a.s. Bratislava
- Stanovisko MČ-Podunajské Biskupice

Na vedomie

Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Ing. Okuliarová, Mlynské nivy 45, 821 09 Bratislava

Rozdeľovník

1. Ministerstvo dopravy pôšt a telekomunikácií SR, Nám slobody 6, 820 05 Bratislava
2. Ministerstvo životného prostredia SR, Nám. Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava

Certifikovaný integrovaný systém manažérstva:
STN EN ISO 9001, STN EN ISO 14001, OHSAS 18001

Telefón
+421/2/5057 4700
+421/2/5057/klapka

Fax
+421/2/5057 4799
+421/2/5057 4798

Internet
www.geoconsult.sk
office@geoconsult.sk



Bankové spojenie
VOLKSBANK Slovensko, a.s.
číslo účtu: 4 000 169 306

IČO: 31 422 969
DIČ: SK2020357009

Obchodný register Okresného súdu Bratislava I, oddiel s.r.o., vložka č. 15 188/B

3. Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
4. Ministerstvo vnútra SR, Pribinova 2, 812 72 Bratislava
5. Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, Sabinovská 16, P.O. Box 106
820 05 Bratislava 25
6. Magistrát hl. m. SR Bratislavy, Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava
7. Miestny úrad, MČ Jarovce, Palmová 1, 851 10 Bratislava - Jarovce
8. Miestny úrad, MČ Rusovce, Vývojová 8, 851 10 Bratislava - Rusovce
9. Miestny úrad, MČ Podunajské Biskupice, Trojičné nám. 11, 821 06 Bratislava
10. Miestny úrad, MČ Ružinov, Mierová 21, 821 05 Bratislava 2
11. Miestny úrad, MČ Vajnory, Miestny úrad, Roľnícka 109, 831 07 Bratislava 36
12. Obec Most pri Bratislave, Obecný úrad, Bratislavská ul. 96, 900 46 Most pri Bratislave
13. Obec Zálesie, Obecný úrad, Trojičné nám. 1/123, 900 28 Zálesie
14. Obec Ivanka pri Dunaji, Obecný úrad, Štefánikova 12, 900 28 Ivanka pri Dunaji
15. Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 826 19 Bratislava
16. Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Odštepny závod Bratislava, Karloveská 2
842 17 Bratislava
17. Slovenská plavba a prístavy, a.s., Horárska 12, 815 24 Bratislava
18. Transpetrol, a.s., Šumavská 38, 821 08 Bratislava
19. Štátna ochrana prírody SR, RCOP Bratislava, Mlynská dolina 1, 811 04 Bratislava
20. HBH, s.r.o., Kabátnikova 5, 602 00 Brno, Česká republika
21. GC- VÚ/3



NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ

Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava

GC GEOCONSULT, spol. s r.o. Miletičova 21, P.O. BOX 34 820 05 Bratislava 25	
Došlo: 16. 04. 2010	
Základné číslo: 588	Číslo: 324
Usek: 3	vybavil: RNDr. Jankovics

Geoconsult, s.r.o.

Miletičova 21
820 05 Bratislava 25

Váš list číslo/ zo dňa

Naše číslo

Vybavuje/ linka

Dátum

12913/30101/2010

Ing. Kušnierová/342

09.04.2010

VEC : Diaľnica D4, Jarovce – Ivanka sever

- stanovisko k listu MČ Pod. Biskupice

Od Mestskej časti Bratislava – Podunajské Biskupice sme obdržali list, ktorý požadujú doložiť do záznamu z prerokovania Správy o hodnotení vplyvov na ŽP diaľnice D4 Bratislava Jarovce – Ivanka sever. K tomuto listu máme nasledovné stanovisko :

Stanovisko NDS k listu č. j. SÚ/2392/10/BO, zo dňa 26. 03. 2010 Mestskej časti Bratislava – Podunajské Biskupice k záznamu z rokovania ku Správe o hodnotení vplyvov na ŽP pre D4 Jarovce – Ivanka sever.

druhý odstavec v texte :

- Proces prípravy diaľnice D4, ako aj iných diaľničných stavieb, sa realizuje s ohľadom na VŠETKY stanoviská dotknutých organizácií, štátnej správy a samosprávy, so zohľadnením pozitív a minimalizáciou negatív tak, aby bolo výsledné riešenie v dlhodobom výhľade prijateľné pre všetkých dotknutých účastníkov.
- Štúdia realizovateľnosti a účelnosti diaľnice D4 bola vypracovaná práve pre zohľadnenie všetkých opodstatnených a oprávnených pripomienok dotknutých obcí premietnutá do technického riešenia. Takto technicky upravené varianty sú podkladom pre 2. stupeň EIA, t. j. pre Správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie (zákon č. 24/2006 Z. z.), ktorá sa t.č. vypracováva a ku ktorej bolo zvolané predmetné rokovanie
- Vzhľadom na uvedené, nebola štúdia realizovateľnosti a účelnosti predmetom pripomienkovania. Svoje pripomienky môžu dotknuté organizácie a obce vyjadriť v procese EIA v zmysle uvedeného zákona ku Správe o hodnotení na verejnom prerokovaní.

K stanovisku Mestskej časti Podunajské Biskupice :

1. Nie je nám jasná požiadavka riešenia D4 v červenom variante vzhľadom na dopravnú kapacitu mestských komunikácií v Podunajských Biskupiciach, nakoľko aj variant zelený má rovnaký vplyv na dopravnú kapacitu mestských komunikácií – má rovnaký počet križovatiek (Ketelec a Rovinka).

Do doby realizácie D4 (s predpokladaným začiatkom v roku 2014) je možné zvládnuť aj zmeny a doplnky ÚP mesta.

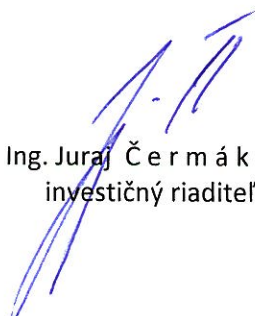
2. O polohe rýchlostnej komunikácie R7 rozhodlo MDPT č.j. 01113/2009/SCDPK/35967-M, zo dňa 08.09.2009 tak, že určilo pre pokračovanie prípravy a výstavby rýchlostnej cesty R7 v úseku Bratislava – Dunajská Lužná variant C zelený.

Neúnosné dopravné zaťaženie ulice Svornosti a jej nedostatočné šírkové parametre je potrebné riešiť cestou Magistrátu hlavného mesta Bratislavy.

Žiadame záznam doplniť o stanovisko NDS k listu MČ Bratislava - Podunajské Biskupice a postúpiť ho všetkým prizvaným účastníkom rokovania.

S pozdravom

Národná diaľničná spoločnosť, a. s.
Mlynské Nivy 45
821 09 BRATISLAVA
- 95 -



Ing. Juraj Č e r m á k CSc,
investičný riaditeľ