

## Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever

Diaľnica D4 predstavuje dopravné prepojenie existujúcich diaľničných ťahov D1 a D2 v južnej, východnej a severnej časti Hlavného mesta SR Bratislavy, pričom dotknuté územie je aj z hľadiska dopravných vzťahov a väzieb v rámci regiónu „Veľkej Bratislavy“ veľmi komplikované vzhľadom na prudký rozvoj spádového územia a neustále sa meniace aktivity a funkcie v tomto mimoriadne atraktívnom území, kde je stanovenie dopravných požiadaviek a prepojení na existujúci komunikačný systém veľmi rozhodujúce. Okrem uvedeného diaľničného prepojenia D2 a D1 bude diaľnica D4 významným medzinárodným prepojením Slovenska s Rakúskom s dopravnými väzbami na Maďarsko a Českú republiku.

V súčasnosti je už v prevádzke diaľnica D4 od štátnej hranice RR/SR po križovatku D4 s D2 Jarovce v dĺžke 2,7 km a vo výstavbe je polovičný profil diaľnice D4 Záhorská Bystrica - Devínska Nová Ves (križovatka Stupava juh) v dĺžke 3,2 km. Diaľnica D4 v úseku Jarovce - Ivanka sever je I. úsekom diaľnice D4, ktorý sa v súčasnosti pripravuje, pričom celý ťah D4 je rozdelený nasledovne:

- I. úsek Jarovce - Ivanka sever - je predmetom posudzovania
- II. úsek Ivanka sever - Záhorská Bystrica
- III. úsek Záhorská Bystrica - Devínska Nová Ves
- IV. úsek Devínska Nová Ves - štátna hranica SR/RR

V kontexte vyššie uvedených skutočností bude účelom navrhovanej činnosti okrem skvalitnenia podmienok pre medzinárodnú a vnútroštátnu tranzitnú dopravu aj zvýšenie plynulosti, rýchlosti a bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky so súčasným znížením negatívnych dopadov existujúcej cestnej dopravy na životné prostredie najmä vo vzťahu k značne zaťaženému životnému prostrediu mestskej aglomerácie a regiónu „Veľkej Bratislavy“. Na základe doplňujúcich technických podkladov (Štúdiá realizovateľnosti a účelnosti pre ťah D4) sa po preverení možností vedenia diaľnice pod Dunajom v tuneli okrem variantu nulového posudzovali aj varianty:

- „C“ červený - modifikácia variantov „A“ a „B“ uvedených v zámere
- „E“ zelený - alternatívny návrh (estakáda) prechodu cez Dunaj v trase tunelového variantu

### Stručný popis navrhovaných variantov

Začiatok úseku **variantu „C“ červeného** je v MÚK „Jarovce“ kde sa diaľnica D4 napája na diaľnicu D2. Trasa pokračuje severne od MČ BA – Jarovce, mimoúrovňovo (mostom) križuje žel. trať Bratislava – Rusovce, cestu I/2, a pravostrannú hrádzu Dunaja, južným okrajom Jarovského ramena a plánovanej veslárskej dráhy, kolmo mostom ponad rieku Dunaj a jeho ľavostrannú hrádzu. Na pravom brehu Dunaja obchádza prírodnú rezerváciu (PR) Dunajské ostrovy a chránené územie NATURA 2000 (Ostrovne lúčky). Na ľavom brehu Dunaja prechádza estakádou cez PR Gajc (avšak v jej najužšom mieste) a chránenú krajinnú oblasť (CHKO) Dunajské luhy, ktoré sú súčasťou chráneného územia NATURA 2000 (Biskupické Luhy). Negatívne dopady prechodu diaľnice D4 cez toto územie bude eliminované vedením diaľnice D4 na estakáde až po km 5,545.

Na ľavom brehu Dunaja pokračuje diaľnica D4 južne od areálu ťažby štrkopieskov Ketelec, kde bude mimoúrovňová križovatka s plánovanou mestskou zbernou komunikáciou od Prístavnej ulice, vedenej západne od Slovaftu, a.s.. V km 9,250 D4 je navrhnuté veľké obojstranné odpočívadlo „Rovinka“.

Trasa diaľnice v km 10,884 D4 mimoúrovňovo križuje cestu I/63. V km 11,750 D4 navrhnutá MÚK „Rovinka“ s rýchlostnou cestou R7 a s diaľničným privádzačom k ceste I/63. Diaľnica D4 ďalej pokračuje cez žel. trať Bratislava – Dunajská Streda severne od obce Most pri Bratislave, kde v budúcnosti by mala mimoúrovňovo križovať novú, výhľadovú rýchlostnú cestu Bratislava – Sereď (v zmysle zámerov NDS, a.s.) a cestu II/572. Prepojenie oboch ciest s diaľnicou D4 bude v jednej MÚK „Most pri Bratislave“ prostredníctvom kolektorových pásov.

Trasa diaľnice D4 ďalej pokračuje pred vzletovo-pristávacou dráhou VPD 13-31 Letiska M.R.Štefánika a mostom križuje rieku Malý Dunaj. V tomto úseku je diaľnica D4 vedená v záreze tak, aby rešpektovala ochranné pásma predĺženej dráhy VPD 13-31 letiska. Diaľnica D4 ďalej prechádza mostom ponad budúcu vodnú plochu Zelená voda (západný okraj ťažobného priestoru). V súčasnej dobe by diaľnica D4 zasahovala do

ťažobného priestoru v dĺžke cca 70 m a v prípade, ak by sa v priebehu nasledujúcich 2 – 3 rokov zrealizovala ťažba v celom plánovanom rozsahu, potom by diaľnica D4 musela križovať novovzniknuté jazero na dĺžke cca 140 m (mostom).

Ďalej je trasa D4 vedená východne od areálu bývalého poľnohospodárskeho družstva v lokalite Prucká sihoť (ďalej od letiska). V mieste križovania s plánovanou VPD 13L–31R letiska je diaľnica D4 vedená v záreze cca 6,8 – 7,2 m pod úrovňou terénu tak, aby v budúcnosti (v rámci výstavby VPD 13L–31R) bolo možné dobudovať prekrytie diaľnice formou tunela „Zálesie“.

Trasa diaľnice D4 ďalej pokračuje v nízkom násype na pravom brehu, pozdĺž Šúrskeho kanála, pričom rešpektuje jeho ochranné pásma, mimoúrovňovo (mostom) križuje cestu I/61, výhľadovú komunikáciu medzi miestnou časťou Tanieriky a Sakoň, mimoúrovňovo križuje žel. trať Bratislava – Galanta a končí v mieste napojenia na diaľnicu D1 v MÚK „Ivanka – sever“. **Celková dĺžka variantu „C“ je 22,800 63 km.**

Začiatok úseku **variantu „E“ zeleného** od MÚK „Jarovce“ po km 1,0 je riešený rovnako ako vo variante „C“, ďalej trasa diaľnice D4 mimoúrovňovo (mostom) križuje žel. trať Bratislava – Rusovce, od MÚK „Rusovce“ pokračuje trasa v priamke mostom dĺžky 2,722 km ponad Jarovské rameno a hlavný tok rieky Dunaj. Od km 4,851 trasa pokračuje severne od plánovanej ťažby štrkopieskov „Ketelec“, kde bude mimoúrovňová križovatka s plánovanou mestskou zbernou komunikáciou od Prístavnej ulice, vedenej západne od Slovaftu, a.s. Východne od lokality Lieskové v km 8,700 D4 je navrhnuté veľké obojstranné odpočívadlo „Rovinka“. Od premostenia cesty I/63 diaľnica D4 v km 10,245 pokračuje v trase podľa variantu „C“ až po MÚK „Ivanka – sever“. **Celková dĺžka variantu „E“ je 22,168 94 km.**

Trasa variantu „E“ pri prechode cez územie toku Dunaja v tejto trase nezasahuje do PR Dunajské ostrovy a chráneného územia európskeho významu Natura 2000 na pravom brehu Dunaja, nezasahuje do PR Gajc a PR Kopačský ostrov na ľavom brehu Dunaja, v najužšom mieste v min. miere zasahuje do územia CHKO Dunajské luhy a do chráneného územia európskeho významu NATURA 2000. Negatívne dopady prechodu diaľnice D4 cez toto územie budú eliminované vedením diaľnice D4 na estakáde až po km 5,110, s presypaným mostom pre zver v km 5,225, čo umožní migráciu zveri mimoúrovňovo popod diaľnicou D4 a zabezpečuje prepojenie cyklistických trás a trás pre peších z oboch brehov Dunaja s poloostrovmi Jarovského ramena a tým aj jeho väčšie využitie pre účely športu a rekreácie. Oproti variantu C je most na diaľnici D4 nad riekou Dunaj umiestnený ďalej od existujúcich hausbótov v Jaroveckom ramene a umožňuje rozšírenie ťažby štrkopieskov v lokalite „Ketelec“ juhovýchodným smerom.

Prehľad základných ukazovateľov diaľnice D4 v úseku Jarovce - Ivanka, sever pre varianty C a E podľa technických podkladov uvádza nasledujúca tabuľka:

Ukazovateľ	m. j.	Variant	
		"C" červený	"E" zelený
Celková dĺžka trasy	km	22,800 63	22,168 94
Z toho mosty na D4	km	6,110	6,139
Kubatúra násypov	m <sup>3</sup>	3 559 232	3 149 955
Kubatúra výkopov	m <sup>3</sup>	549 215	561 044
Preložky ciest I. triedy	km	0,786	0,438
Preložky ciest II. triedy	km	0,618	0,708
Poľné, účelové, obchádzky a pod.	km	22,382	23,124
Mimoúrovňové križovatky	ks	6	6
Mosty na D4	m	6 110	6 139
Mosty nad D4	m	830	830
Mosty na cestách mimo diaľnice D4	m	865	879
Tunely	m	0	0
Tesniace vane	m	1 330	1 330
Protihlukové steny	m	7 600	9 250
Odpočívadlá	ks	1	1
Oplotenia	m	32 600	30 872
IRR	%	6	6
Náklady stavebná časť bez DPH	€	624 529 483	646 615 144
Celkové náklady bez DPH	€	843 561 884	887 804 782

Podľa platnej STN 73 6101 postačuje pre výhľadové obdobie v tomto úseku diaľnice D4 šírkové usporiadanie – štvorpruh, kde odporúčané rozpätie intenzít dopravy na území neurčenom na zastavanie je od 18 000 – 60 000 voz/24 h. Podľa dopravného posúdenia jednotlivých úsekov, diaľnica D4 bude kapacitne vyhovovať dopravným nárokom vo výhľadovom období v štvorpruhovom šírkovom usporiadaní. Vzhľadom na potenciál rozvoja hl. m. SR Bratislavy a jeho okolia, ako aj na polohu diaľničného okruhu na vonkajšom okraji mesta odporúčame:

- od MÚK „Rusovce“ po MÚK „Ivanka – západ“ vybudovať diaľnicu D4 v kategórii D 33,5/120 (100), v 1. etape so štvorpruhovým šírkovým usporiadaním, t.j. so širším stredným deliacim pásom tak, aby bolo možné jej výhľadové rozšírenie na 6–pruh smerom k osi diaľnice (na diskusiu je ponechanie rezervy pre 6 – pruh už od MÚK „Jarovce“, t.j. od diaľnice D2 ),
- v úseku medzi MÚK „Ivanka – západ“, MÚK „Ivanka – sever“, kde je potrebné z dôvodu malej vzájomnej vzdialenosti križovatiek vybudovať kolektorové pásy, navrhujeme diaľnicu D4 vybudovať v kategórii D 26,5/120 (100), t.j. v štvorpruhovom šírkovom usporiadaní s kolektormi,
- výkup pozemkov realizovať pre širšie zábery (budúci 6–pruh) už v 1. etape a rozhodujúce stavebné objekty (mosty, vane, ... ) realizovať pre definitívne usporiadanie, čím by sa značne ušetrili finančné náklady pri výhľadovom rozšírení diaľnice D4 na 6-pruh.

Vzhľadom na nepriaznivé hydrogeologické pomery v úseku križovania diaľnic D4 a D1 (vedenie D4 popod D1 s potrebou vybudovať tesnenú vaňu z dôvodu vysokej hladiny podzemnej vody) bolo spracované variantné technické riešenie vedenia diaľnice D4 v križovatke Ivanka sever. Variantné riešenie vedenia diaľnice D4 spočíva v modifikácii výškového vedenia diaľnice D4 a to ponad diaľnicu D1. Modifikácia vedenia diaľnice D4 v tomto úseku bola pracovne označená ako **variant „C1“**, pričom úprava nivelety diaľnice sa dotýka variantu „C“ v km 21,250 - k.ú. (22,800 643) úseku Jarovce - Ivanka sever a variantov 2a, resp.7a a 2b, resp.7b v km 0,0 – 0,575 úseku Ivanka sever - Záhorská Bystrica.

### Križovanie diaľnice D4 s Dunajom

**Variant C červený** rieši premostenie rieky Dunaj mostným objektom dĺžky 722+370+665+1002=2759 m (obj.203). Most pozostáva zo štyroch dilatčných celkov. DC1 (estakáda Jarovce) a DC4 (estakáda Biskupice) sú monolitické predpäté trámové mosty budované technológiou vysúvania čiastočne na podpernom lešení a dilatčný celok DC3 premostuje rieku Dunaj dvojpylónovou zavesenou semiharfovou sústavou. Rozpätie hlavného pola je 361 m.

**Variant E zelený** rieši premostenie Dunaja mostom dĺžky 852+825+633=2310 m. Most pozostáva z troch dilatčných celkov. Nosná konštrukcia DC2 je riešená ako oceľový trámový most vystužený v najdlhších dvoch poliach (L=210 m – veslárska dráha a L=315 – Dunaj) oblúkmi Langerovej sústavy v rovine symetrie. Priečne usporiadanie mostov je identické s riešením uvedeným vo variante C.

Na týchto mostoch je umiestnený aj chodník pre cyklistov a pre chodcov umožňujúci prístup do rekreačného areálu v medzihrádzovom priestore. Uvedené spôsoby premostenia rieky Dunaj len naznačujú možnosti riešenia mosta cez Dunaj z palety možných riešení. Prístup cyklistov a peších na most cez Dunaj z jestvujúcich cyklistických ciest a chodníkov je riešený dvojicou rámp na troch miestach.

### Etapizácia výstavby

Výstavba celého ťahu diaľnice D4 sa navrhuje realizovať v nasledovných etapách, po úsekoch:

- I. úsek Jarovce – Ivanka sever, resp. križovatka Rača (časť úseku II.)
- II. úsek Ivanka sever, resp. križovatka Rača – Záhorská Bystrica,
- III. úsek Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves (rozšírenie na 4-pruh),
- IV. úsek Devínska Nová Ves – št. hr. SR/RR

**Posudzovaný úsek Jarovce - Ivanka sever, resp. križovatka Rača sa odporúča budovať ako prvý**, nakoľko po jeho spojzdaní sa očakávajú najväčšie priaznivé dopady na ostatnú cestnú sieť v južnej a juhovýchodnej časti Hl. mesta SR Bratislavy.

### Termín zahájenia a ukončenia výstavby a termín uvedenia do prevádzky

Začiatok výstavby:	rok 2012
Ukončenie výstavby:	rok 2015
Uvedenie do prevádzky:	rok 2015

## Prehľadná situácia diaľnice D4 Jarovce - Ivanka sever



### Environmentálne hodnotenie vplyvov na životné prostredie

#### Obyvateľstvo

Bezprostredne priamo budú dotknutí obyvatelia obce Most pri Bratislave, Zálesie a Ivanka pri Dunaji a to pozitívne prerozdelením súčasnej dopravy na dotknutej cestnej sieti, zvýši sa cestovná rýchlosť a bezpečnosť na existujúcich komunikáciách najmä v intravilánoch. Pozitívne efekty sa prejavujú aj znížením negatívnych účinkov na životné prostredie a poklesom času cestujúcich v autobusovej hromadnej doprave. Obyvatelia MČ Podunajské Biskupice budú nepriamo pozitívne ovplyvnení pri vybudovaní prepojenia D4 na Bajkalskú ulicu prostredníctvom križovatky na D4 Ketelec pri oboch variantoch. Pokiaľ sa nevybuduje prepojenie na Bajkalskú, ostáva nepriaznivý súčasný stav, ktorý sa bude s pribúdajúcou intenzitou dopravy zhoršovať najmä na Ul. svornosti a príľahlých komunikáciách. Obyvatelia MČ Jarovce, Rusovce a Vajnory budú nepriamo pozitívne ovplyvnení a to najmä prostredníctvom zlepšenia dopravnej dostupnosti kapacitnou komunikáciou. Zdravotné riziká počas výstavby súvisia priamo predovšetkým s hygienou prostredia, ktoré je charakterizované v prípade dopravnej stavby zvýšenou hlučnosťou a produkciou emisií, taktiež nepriamo aj s bezpečnosťou cestnej premávky. V zmysle hlučnej štúdie k prekročeniu hygienických limitov od dopravy na posudzovanej komunikácii dôjde pri oboch variantoch. Z toho dôvodu sú navrhnuté technické opatrenia zabezpečujúce obyvateľstvo proti účinkom hluku vo forme protihlukových bariér. V zmysle emisnej štúdie k prekročeniu hygienických limitov znečistenia ovzdušia nedôjde ani v jednom z posudzovaných variantov. Zdravotné riziká pre miestne obyvateľstvo však budú pôsobiť aj počas výstavby, tieto budú len dočasné a vhodnou organizáciou výstavby, umiestnením stavebných dvorov a prístupových ciest budú minimalizované.

#### Povrchové a podzemné vody

Počas výstavby možno očakávať ohrozenie kvality povrchových vôd pri zakladaní pilierov mostných objektov križujúcich povrchové toky a vodné plochy v oboch variantoch, resp. pri potrebnej úprave Biskupického ramena vo variante E. Diaľnica D4 premostuje rieku Dunaj a príľahlú sústavu ramien a kanálov v km 3,0-4,8 variant C, resp. v km 2,7-4,6 variant E, pričom navrhované piliere mostov budú priamo zakladané v Jarovskom ramene. Diaľnica D4 ďalej premostuje tok Malého Dunaja a vodnú plochu štrkoviska Zelená voda v km 16,8-17,5. Priame ohrozenie kvality povrchových vôd môže byť spôsobené únikom znečisťujúcich látok priamo do vody zo stavebných strojov, resp. pri haváriách. Počas prevádzky je ohrozená kvalita a režim povrchových vôd v dotknutých tokoch vplyvom zaústenia kanalizovaných odpadových vôd z povrchu

vozovky diaľnice do príslušných recipientov (Dunaj, Malý Dunaj, Šúrsky kanál) podľa technického riešenia sa však uvažuje pred vyústením tieto vody prečistiť cez ORL, prípadne ich zadržať aj v retenčných nádržiach. Dotknuté územie patrí do CHVO Žitný ostrov, z toho dôvodu je potrebné ochrane podzemných vôd venovať zvýšenú pozornosť. Na základe týchto limitov bola v rámci technického riešenia navrhnutá pre obidva posudzované varianty cestná kanalizácia s prečisťovaním vôd cez ORL, čo pri bežnej prevádzke zabezpečuje ochranu zásob podzemných vôd v tomto území pred negatívnymi vplyvmi.

#### Pôda

Trasa vo variante C si bude vyžadovať trvalý záber pôdy o výmere 143 ha, vo variante E to bude 142 ha.

#### Fauna, flóra a ich biotopy

Negatívne dopady na faunu, flóru a biotopy je v križovaní diaľnice mimoriadne hodnotného územia Dunajských luhov. Z hľadiska vplyvov budú obidva varianty prakticky totožné, ich rozdiel je však v zásahu do biotopov. Pri variante C bude priamo zničený biotop európskeho významu Ls1.1 Vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy (91E0 lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy) v rozsahu cca 26 430 m<sup>2</sup>. Pri variante E bude priamo zničený biotop európskeho významu Ls1.1 Vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy (91E0 lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy) v približnom rozsahu cca 20 010 m<sup>2</sup>. Okrem priameho záberu biotopov dôjde aj k fragmentácii a izolácii existujúcich biotopov a ekologicky významných segmentov krajiny.

#### Krajina a scenéria

Vzhľadom na silný tlak urbanizácie okolia Bratislavy, ktorá si vyžaduje ďalší záber najmä poľnohospodárskej pôdy, je navrhovaná diaľnica prijateľná v krajine a jej negatívny vplyv sa bude prejavovať prakticky len v krátkom úseku prechodu diaľnice cez územie Dunajských luhov. Riešenie diaľnice v tomto úseku na mostnom objekte čiastočne zmierni negatívny vplyv na uvedené územie. Dominantným objektom v scenérii krajiny však bude most nad tokom Dunaja, tento je však možné architektonicky zakomponovať do krajiny tak, aby nepôsobil rušivo v celkovom obraze dotknutej krajiny Dunajských luhov.

#### Chránené územia prírody a krajiny, územia NATURA 2000

Vplyv na chránenú krajinnú oblasť Dunajské luhy - Variant C červený (km 4,7-5,2), E zelený (km 4,5-5,3) - diaľnica je v oboch variantoch vedená prevažne mostným objektom, priamy záber časti chráneného územia, priamy vplyv hluku a osvetľovania. Priamy vplyv hluku a osvetľovania je významnejší pri variante C (Jarovské rameno).

Vplyv na prírodnú rezerváciu Dunajské ostrovy - Variant C červený - diaľnica je vedená mostným objektom, je vedená mimo chráneného územia, priamy vplyv hluku a osvetľovania (trasa je vedená v blízkosti hranice PR - Jarovské rameno). Variant E zelený - diaľnica je vedená mostným objektom, je vedená mimo chráneného územia, mimo vplyv hluku a osvetľovania.

Vplyv na prírodnú rezerváciu Gajc - Variant C červený (km 4,8-5,1) - diaľnica je vedená mostným objektom, priamy záber časti chráneného územia, priamy vplyv hluku a osvetľovania. Variant E zelený - diaľnica je vedená mostným objektom, je vedená mimo chráneného územia, priamy vplyv hluku a osvetľovania (trasa je vedená v tesnej blízkosti hranice PR).

Vplyv na prírodnú rezerváciu Kopáčsky ostrov - Variant C červený - diaľnica je vedená mostným objektom, je vedená mimo chráneného územia, mimo vplyv hluku a osvetľovania. Variant E zelený - diaľnica je vedená mostným objektom, je vedená mimo chráneného územia, mimo vplyv hluku a osvetľovania.

Vplyv na prírodnú rezerváciu Topoľové hony - Variant C červený - diaľnica je vedená mostným objektom, je vedená mimo chráneného územia, priamy vplyv hluku a osvetľovania. Variant E zelený - diaľnica je vedená mostným objektom, je vedená mimo chráneného územia, mimo vplyv hluku a osvetľovania.

Vplyv na územie európskeho významu Biskupické luhy - Variant C červený (km 4,8-5,1), E zelený (km 4,6-5,3) - diaľnica je v oboch variantoch vedená prevažne mostným objektom, priamy záber časti chráneného územia, priamy vplyv hluku a osvetľovania.

Vplyv na územie európskeho významu Ostrovné lúčky - Variant C červený - diaľnica je vedená mostným objektom, je vedená mimo chráneného územia, priamy vplyv hluku a osvetľovania (trasa je vedená v blízkosti hranice PR). Variant E zelený - diaľnica je vedená mostným objektom, je vedená mimo chráneného územia, mimo vplyv hluku a osvetľovania.

Vplyv na chránené vtáčie územie Dunajské luhy - Variant C červený (km 3,0-5,4), E zelený (km 2,7-5,3) - diaľnica je v oboch variantoch vedená prevažne mostným objektom, priamy záber časti chráneného územia, priamy vplyv hluku a osvetľovania.

Vplyv na ramsarskú lokalitu Dunajské luhy - Variant C červený (km 3,0-3,2 a km 4,1-5,7), E zelený (km 3,9-5,3) - diaľnica je v oboch variantoch vedená prevažne mostným objektom, priamy záber časti chráneného územia, priamy vplyv hluku a osvetľovania.

Priamy záber a vplyv hluku a osvetľovania je významnejší pri variante C (Jarovské rameno).

#### Územný systém ekologickej stability

Z identifikovaných vplyvov na ÚSES možno pre posudzované varianty z hľadiska nadregionálneho a regionálneho uviest', že pôsobenie nepriaznivých faktorov bude podobné ako pri chránených územiach v etape výstavby a prevádzky diaľnice.

NRBc Bratislavské luhy - Variant C červený (km 2,9-7,2), E zelený (km 2,4-6,7) - diaľnica je v oboch variantoch vedená prevažne mostným objektom, priamy záber časti územia NRBc, priamy vplyv hluku a osvetľovania.

PBK Dunaj, NRBk Malý Dunaj - Variant C červený, E zelený - prechody cez koridory možno považovať pri oboch variantoch za totožné (šírka koridorov sa nadá presne definovať), bariérové pôsobenie diaľnice na migráciu však bude zmiernené skutočnosťou, že diaľnica križuje biokoridory mimoúrovňovo. Najvýznamnejšie vplyvy sa prejavujú počas výstavby a v začiatku prevádzky. Migrácia živočíchov sa po určitom čase adaptuje na nové podmienky a biokoridory budú naďalej funkčné.

#### Územný rozvoj

Navrhovaná činnosť bude mať vplyv aj na územný rozvoj Bratislavy, dotknutých obcí a VÚC. Podľa platnej územnoplánovacej dokumentácie VÚC Bratislavský kraj, mesta Bratislavy, obcí Most pri Bratislave, Zálesie a Ivanka pri Dunaji možno prijateľnosť variantov hodnotiť nasledovne:

Variant C červený - pre mesto Bratislava a VÚC je prijateľný, pre obec Most pri Bratislave je prijateľný, pre obec Zálesie je prijateľný, pre obec Ivanka pri Dunaji je prijateľný.

Variant E zelený - pre mesto Bratislava a VÚC je na diskusiu, pretože nie je v súlade s platnou ÚPD, pre obec Most pri Bratislave je prijateľný, pre obec Zálesie je prijateľný, pre obec Ivanka pri Dunaji je prijateľný.

Identifikované vplyvy si vyžadujú zabezpečenie niektorých zmiernujúcich opatrení. Osobitné opatrenia si vyžaduje zabezpečenie funkčnosti migračných koridorov pre zver. Na zmiernenie vplyvov na obyvateľstvo a životné prostredie je navrhnutý rad technických, organizačno-prevádzkových a iných opatrení, ktorých odporúčanie je uvedené v príslušnej časti Správy o hodnotení.

#### Záver z porovnania posudzovaných variantov

Na základe komplexného environmentálneho porovnania vplyvov navrhovaných variantov diaľnice D4 v úseku Jarovce - Ivanka sever na životné prostredie možno konštatovať, že výhodnejším je variant diaľnice D4 zelený E s riešením križovatky Ivanka sever variantom C1, ako variant C červený. Nulový variant je z hľadiska významných negatívnych vplyvov na životné prostredie a dopravných kritérií výrazne nepriaznivejší oproti navrhovaným variantom. Na základe porovnania posudzovaných variantov diaľnice D4 v úseku Jarovce - Ivanka sever **odporúčame na ďalšiu prípravu variant E zelený v kombinácii s variantom C1 križovatky Ivanka sever** z nasledovných dôvodov:

- Ø Z hľadiska dopravy a dopravných vzťahov je prakticky totožný s variantom C.
- Ø Odporučený variant E je kratší a z hľadiska efektívnosti investície (výnosy) výhodnejší.
- Ø Technické riešenie križovatky vo variante C1 nebude počas výstavby zásadne obmedzovať prevádzku diaľnice D1.
- Ø Z hľadiska zdravotných vplyvov na obyvateľstvo (hluková záťaž), podzemné vody a rozvoj obcí je mierne priaznivejší ako variant C.
- Ø Priama likvidácia biotopov odporúčaného variantu má menšiu výmeru, v kratšom úseku zasahuje do chránených území a vyhýba sa PR Gajc. Taktiež má kratší úsek so stresujúcimi faktormi pre živočíchov počas prevádzky.
- Ø Navrhované riešenie premostenia Dunaja lepšie zohľadňuje migračný priestor v koridore PBK Dunaj, križovanie s riekou Dunaj je kolmé a v priamej trase, čo zjednodušuje výstavbu estakád (umožňuje napr. použitie technológie vysúvania mostov).
- Ø Odporučený variant umožňuje prepojenie cyklistických trás a trás pre peších z oboch brehov Dunaja s polostrovmi Jarovského ramena a tým aj jeho väčšie využitie pre účely športu a rekreácie.
- Ø Pri posune križovatky Ketelec bližšie k Slovnaftu sa skrátí dĺžka plánovanej mestskej zbernej komunikácie (predĺženie Bajkalskej)
- Ø V lokalite Ketelec odporučený variant umožňuje rozšírenie ťažby štrkopieskov.