

C.X. VŠEOBECNE ZROZMITEĽNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE

Predložená správa o hodnotení činnosti podľa § 31 zákona č.24/2006 Z.z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v platnom znení – ďalej iba Správa EIA – je spracovaná pre zámer „**Diaľnica D4, Ivanka sever – Záhorská Bystrica**“.

Koridor celej diaľnice D4 je koncepcne dlhodobo sledovaný a cezhranične riešený s Rakúskou republikou vo vzťahu k jeho napojeniu na rakúsku diaľnicu A6 a rýchlostnú cestu S8, ktorá má zabezpečiť najkratšie cestné spojenie Bratislavy a Viedne.

Diaľnica D4 v úseku Ivanka sever – Záhorská bystrica je posudzovaná v šiestich aktívnych variantoch a to 2a,2b,7a,7b,7c a SPL (Senec-Pezinok-Lozorno), rovnocenne sa posudzovalo aj zachovanie súčasného stavu dopravnej siete (variant 0). Varianty 2a,2b,7a,7b,7c sledujú koridor dlhodobo vyčlenený pre diaľnicu D4, respektíve pre Nultý okruh Bratislavy a vznikli modifikáciou v zámere odporúčaných variantov 2 a 7. Variant SPL je navrhnutý v zmysle požiadaviek na preverenie nového koridoru severnejšie od stabilizovanej trasy a prepája diaľnicu D1 a diaľnicu D2 v línii Senec – Pezinok – Lozorno.

POPIS POSUDZOVANÝCH VARIANTOV

Variant 0

Tvorí jestvujúca cestná sieť tvorená diaľnicami D1 a D2, cestami prvej triedy I/2, I/61, I/63, cestami druhej triedy II/502, II/572 a cestami nižších kategórií.

Variant 2a

Od križovatky s diaľnicou D1 po východný portál tunela Karpaty je diaľnica D4 vedená prevažne nad úrovňou terénu (**nadúrovňové vedenie**). Od západného portálu tunela Karpaty rovnako **nadúrovňové vedenie** diaľnice po križovatku diaľnice D4 s cestou I/2 (MÚK Záhorská Bystrica).

Variant 2b

Východná časť diaľnice D4 od križovatky s D1 po východný portál tunela Karpaty je vedená na násype, ale požadovaný úsek diaľnice D4, okolo MČ Vajnory v mieste kríženia s III/5021 „MÚK Čierna voda“, je vedený v tuneli (**podúrovňové vedenie**; od km 0,900 po km 1,600). Po vyústení z masívu Malých Karpát na západe je diaľnica D4 vedená v hlbokom záreze, ktorý je prekrytý (predĺžený tunel pri obci Marianka; **podúrovňové vedenie**). Ďalej pokračuje diaľnica D4 na miernom násype až po križovatku diaľnice D4 s cestou I/2.

Variant 7a

Od križovatky s diaľnicou D1 je diaľnica D4 vedená nad úrovňou terénu (**nadúrovňové vedenie**) až po východný portál tunela Karpaty. Od západného portálu tunela Karpaty rovnako **nadúrovňové vedenie** diaľnice po križovatku diaľnice D4 s cestou I/2 (MÚK Záhorská Bystrica).

Variant 7b

Východná časť diaľnice D4 od križovatky s D1 po východný portál tunela Karpaty je vedená na násype, ale požadovaný úsek diaľnice D4, okolo MČ Vajnory v mieste kríženia s III/5021 „MÚK Čierna voda“, je vedený v tuneli (**podúrovňové vedenie**; od km 0,900 po km 1,600). Od západného portálu tunela Karpaty na okraji zástavby obce Marianka (predĺžený tunel až po km 15,200) je diaľnica D4 vedená ďalších cca 380 m v záreze (**podúrovňové vedenie**) a potom ďalej po križovatku D4 s cestou I/2 už pokračuje na miernom násype.

Variant 7c

Od križovatky s diaľnicou D1 po východný portál tunela Karpaty je diaľnica D4 vedená nad úrovňou terénu (**nadúrovňové vedenie**). Od západného portálu tunela Karpaty na okraji zástavby obce Marianka (predĺžený tunel až po km 15,200) je diaľnica D4 vedená ďalších cca

380 m v záreze (**podúrovňové vedenie**) a potom ďalej po križovatku D4 s cestou I/2 už pokračuje na miernom násype.

Variant „Senec – Pezinok – Lozorno“ od križovatky s diaľnicou D1 po východný portál tunela Karpaty je diaľnica D4 vedená takmer na úrovni terénu. Pred východným portálom diaľnica D4 prekonáva mostom cestu II/502 a železničnú trať. Od km 23,100 po 23,600 diaľnica mostom prekonáva údolie medzi portálmi tunela Karpaty a tunela Katušiná. Za západným portálom tunela Katušiná pokračuje diaľnica na úrovni terénu po už existujúcu križovatku diaľnice D2 s cestou I/2.

STRUČNÝ POPIS ÚZEMIA

Posudzované územie je tvorené od západu Bórskou nížinou, ako časťou Záhorskej nížiny, centrálnu časť posudzovaného územia vyplňa masív jadrového pohoria Malých Karpát a východnú časť posudzovaného územia tvorí Podunajská nížina, ktorú na severnom okraji lemujú Podunajská pahorkatina.

Podložie sa dá charakterizovať krištalinikom masívu Malých Karpát v centrálnej časti, z východnej aj západnej strany ohraničeným neogénnymi a fluvialnými sedimentmi. Pôdy vznikajúce v týchto podmienkach majú rôznu štruktúru aj hodnotu. Vyvinuli sa tu kvalitné černozy, menej úrodné hnedozemy, fluvizemy viazané na rozsiahle nivy vodných tokov a tzv. regozemy vyvinuté na nespevnených viatych pieskoch v západnej časti sledovaného územia.

Pomerne rozsiahle posudzované územie zasahuje do teplej a mierne teplej klimatickej oblasti. Priemerné ročná teplota vzduchu sa pohybuje od 8,3°C v najvyššie položených lokalitách po 10,8°C v nížinných polohách. Zrážky naopak stúpajú s nadmorskou výškou, kedy v nížinných častiach je to približne 600 mm za rok, v horských polohách Malých Karpát je to takmer 800 mm za rok.

Vodné toky v území sú prevažne regulované, doplnené sieťou odvodňovacích kanálov. Západná časť územia spadá do čiastkového povodia Moravy a východná časť spadá do povodia Váhu, resp. povodia Malého Dunaja.

Z hľadiska ochrany prírody sa v území nachádzajú maloplošné a veľkoplošné chránené územia. Podľa zákona č.543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v platnom znení sa v území nachádzajú CHKO Malé Karpaty, NPR Šúr, PR Jurské jazero, PR Pod Pajštúnom, PR Strmina, PR Zlatá studnička, CHA Svätajurské hradisko, PP Limbašská vyvieracia, v rámci sústavy NATURA 2000 je to SKCHVU014 Malé Karpaty, SKUEV0104 Homoľské Karpaty, SKUEV0279 Šúr, SKUEV0388 Vydrice, SKUEV0089 Martinský les. S výnimkou lokality prírodnej zníženiny Šúr, sa prevažne jedná o lesné a nelesné lokality v masíve Malých Karpát.

Prirodzené centrum celej oblasti tvorí hlavné mesto Bratislava, ktoré v súčasnosti prekonáva značný urbanistický rozvoj, ktorý je daný hlavne výhodnou polohou mesta Bratislava a na to nadväzujúcim hospodárskym aktivitám. Obce v okolí Bratislavy predstavujú atraktívne lokality pre rozvoj moderného rodinného bývania. Ich pôvodná funkcia poľnohospodárskych sídel je v súčasnej dobe tlačaná do úzadia. Je tu enormne silný tlak na pretváranie poľnohospodárskej krajiny na obytné a priemyselné zóny. V nami sledovanom území sa jedná predovšetkým o sídla MČ Vajnory, Čierna voda, Slov. Grob, Chorv. Grob, Marianka, Záhorská Bystrica a v menšej miere aj v iných sídlach.

Na východných svahoch Malých Karpát sa už stáročia zachováva vinohradnícka tradícia pestovania vinnej revy, ktorá formuje a podmieňuje mnohé hospodárske aj kultúrne aktivity v území. Známa je ako Malokarpatská vinohradnícka oblasť.

STRUČNÝ POPIS VPLYVOV

Súčasná premávka na nadregionálnych dopravných ťahoch v posudzovanom území, ktoré predstavujú hlavne diaľnica D1 a diaľnica D2 sa každým rokom stáva viac komplikovanou s vyšším rizikom vzniku dopravných nehôd a následného dopravného kolapsu prakticky na celej dopravnej sieti Bratislavy.

Výstavbou Nultého dopravného okruhu mesta Bratislava dôjde k prerozdeleniu dopravy a pozitívnemu vplyvu na dopravu, odvedie sa veľká časť tranzitu mimo mestskú časť Bratislavy a odľahčí sa doprava v centre mesta a na prietahu mestom diaľnicou D1 a D2. Rozšíri sa urbanizmom zasiahnuté územie, no prínos kvalitného fungovania dopravnej siete tento negatívny vplyv vyváži.

Nové územie bude zaťažené hlukom z novopostavenej diaľnice D4, extrémne hodnoty bude preto potrebné minimalizovať navrhnutými protihlukovými opatreniami v podobe protihlukových stien. V okolí vybraného variantu bude zvýšená hluková záťaž, no tá nebude prekračovať zákonom stanovené hygienické limity.

V dotknutej oblasti dôjde k miernemu nárastu celkových emisií vplyvom aj samotnej diaľnice D4, no je možné poznamenať, že zákonom stanovené hygienické limity nebudú v zastavaných častiach sídel prekročené ani pri kumulatívnych stavoch. Vo výsledku prerozdelením dopravy dôjde k úbytku imisného zaťaženia v centrálnych častiach niektorých sídiel (MČ Vajnory, MČ Rača, MČ Záhorská Bystrica), plynulosťou cestnej premávky sa zlepší rozptyl škodlivín priamo v okolí ciest.

Možné vplyvy na klimatické charakteristiky sa očakávajú iba na lokálnej úrovni, kde sa vplyvom zmeny aktívneho povrchu môže zmeniť mikrocirkulácia v prízemných vrstvách atmosféry. V tejto oblasti v spojení s rozvojom urbanizácie možno predpokladať rozšírenie fenoménu „tepelného ostrova mesta“ smerom viac na sever.

Pri povrchových vodách dôjde k narušeniu vodnej bilancie v území a preto bude potrebné dostupnými technicko-ekonomickými opatreniami eliminovať rýchly odtok vody z územia a tak predchádzať možným povodňovým situáciám. Pri výstavbe tunelových častí dôjde k narušeniu horninového masívu a vplyvom na podzemné vody, ktoré je potrebné bližšie špecifikovať podrobným hydrogeologickým a geologickým monitorovacím systémom, aby bolo možné predísť nežiaducim vplyvom počas výstavby.

Realizáciou vybraného variantu dôjde k záberu poľnohospodárskych pôd a malého rozsahu lesných pôd. Ku kontaminácií pôd by nemalo dochádzať, nakoľko niekoľkými prieskumami je potvrdené, že kontaminácia klesá geometrickým radom vo vzdialenosti 10 m cestnej komunikácie.

V riešenom území sa nachádzajú lokality a veľkoplošné územia legislatívne chránené na republikovej, alebo celoeurópskej úrovni (CHKO Malé Karpaty, NPR Šúr, CHVÚ Malé Karpaty, ÚEV Homoľské Karpaty a niekoľko maloplošných chránených území). Žiadna s týchto lokalít nie je variantmi zámeru výrazne dotknutá, nie je ohrozený ani predmet ochrany týchto území. Výrazne sa na minimalizácii nepriaznivých vplyvov podieľa fakt, že najcennejšie územia v trase sú podchádzané tunelom.

Pri porovnaní variantov sa preukázalo, že:

- **najmenej vhodný je variant SPL**, ktorý nedostačujúco rieši krízovú dopravnú situáciu územia, zasahuje najväčšie územie trvalým záberom pôdy, najviac zasahuje a poškodzuje chránené a cenné lokality prírody, je ekonomicky najnevýhodnejší.
- **na výstavbu sa odporúča variant 7c**, ktorý rieši dostačujúco dopravné problémy v území, predstavuje najmenší zásah záberom pôdy, najmenší zásah do cenných a chránených území prírody a nepatrí medzi finančne najnáročnejšie, jeho vplyv na obyvateľstvo bezprostredne dotknuté je akceptovateľný.

Splnenie špecifických podmienok určených v Rozsahu hodnotenia:

1. Zabezpečiť v správe o hodnotení vysokú úroveň ochrany životného prostredia a prispieť k integrácii environmentálnych aspektov do prípravy variant so zreteľom na podporu trvalo udržateľného rozvoja v súlade s Európskou stratégiou trvalo udržateľného rozvoja (EU SDS) a s NATURA 2000.	<i>Jedná sa o štandardný prístup pri spracovaní Správy o hodnotení.</i>
2. Podrobne zdôvodniť účel stavby z celospoločenského hľadiska, opodstatnenosť a priložiť dopravnú prognózu pre daný koridor.	<i>Účel stavby a opodstatnenosť sú uvedené v úvodných kapitolách a dopravná prognóza je súčasťou Textovej prílohy 1 Správy o hodnotení.</i>
3. Určiť aké veľké územie má diaľnica dopravné obslúžiť a doplniť podrobné dlhodobé dopravné štúdie diaľničnej dopravy v rámci SR, prepojenia regiónov SR, napojenia na zahraničné ťahy a napojenia mesta Bratislavy.	<i>Tieto údaje sú uvedené v samostatnej Textovej prílohe 1 Správy o hodnotení – Dopravno – inžinierske podklady.</i>
4. Kvantifikovať analyzované dopady jednotlivých variantov na životné prostredie multikriteriálnym hodnotením.	<i>Multikriteriálne hodnotenie je prevedené v kapitole C.V. Správy o hodnotení.</i>
5. Posúdiť, ktorý z navrhovaných variantov, najlepšie zodpovedá princípu dlhodobu udržateľného rozvoja, s najnižším priamym, alebo nepriamym vplyvom na životné prostredie vrátane vplyvu na zdravie, flóru, faunu, obmedzenie biodiverzity, pôdu, klímu, ovzdušie, vodu, krajinu, prírodné lokality, hmotný majetok, kultúrne dedičstvo a vzájomné pôsobenie týchto faktorov a navrhnuť kompenzačné opatrenia na zníženie negatívnych vplyvov.	<i>Jedná sa o štandardný prístup a je to spracované v relevantných kapitolách Správy o hodnotení.</i>
6. Vyhodnotiť vplyv navrhovanej činnosti na charakter krajiny, scenériu na prírodne zachovalé územie na západnej strane a malokarpatskej vinohradníckej krajiny na východnej strane s návrhom kompenzačných opatrení na elimináciu resp. výrazné zníženie negatívnych dopadov. Spracovať vizualizácie jednotlivých variantov z bodov definovaných dotknutými obcami, resp. inými účastníkmi konania. Spracovať analýzu viditeľnosti (graficky a písomne) a doplniť situačný nákres s mierkou, príp. popisom vzdialeností najbližších obytných území od diaľnice. Doplniť vizualizáciu tunelového výduchov, portálov, stavebných dvorov a dopravných trás stavby.	<i>Vyhodnotenie vplyvov na charakter krajiny, vrátane vizualizácii (grafická príloha č. 9) je súčasťou Správy o hodnotení, konkrétne kapitoly C.III.8</i>
7. Vykonať orientačne inventarizáciu flóry a fauny dotknutého územia a vypracovať štúdiu „ Vplyvu na priaznivý stav biotopov “.	<i>Inventarizácia flóry a fauny bola prevzatá z Monitoringu bioty území a je zapracovaná do kapitoly C.II.7 Vplyv na priaznivý stav biotopov je samostatnou Textovou prílohou 5 Správy o hodnotení.</i>
8. Podrobne popísať charakteristiku chráneného územia v trase diaľnice a posúdiť vplyv navrhovanej činnosti na lokality súvislej európskej sústavy chránených území Natura 2000 - Chránené vtáčie územie (CHVÚ) Malé Karpaty a Územie európskeho významu (ÚEV) Homolské Karpaty. NATURA 2000, chránené vtáčie územia, NPR Šúr, CHKO Malé Karpaty, Prírodná rezervácia (PR) Pod Pajštúnom, PR Strmina, a navrhnuť opatrenia na ich elimináciu.	<i>Vplyvy na chránené územia sú popísané v kapitole C.III.9 Vplyv na územia sústavy NATURA 2000 je spracovaný v samostatnej Textovej prílohe 4.</i>

9. Analyzovať vplyv navrhovanej činnosti na iné plánované využitie územia. Posúdiť dopad jednotlivých variantov na sociálny a ekonomický rozvoj dotknutých obcí, najmä na obmedzenie rekreačného využitia dotknutého územia na zimnú a letnú turistiku a šport (jogging, beh, bežkovanie, cyklistiku, trekking atď.), a na pripravovaný projekt „Zelené pľúca Bratislavy“ a rozvoj MČ Vajnory, s návrhom kompenzačných opatrení.	Vplyvy na využívanie územia a špecifické aktivity v ňom sú popisované v kapitolách C.III.11 a C.III.16.
10. Posúdiť bariérový efekt jednotlivých variantov na obmedzenie pohybu migrujúcich druhov živočíchov, s analýzou vplyvu obmedzenia migrácie na zníženie počtu jedincov jednotlivých populácií (uviest' počty jedincov populácií jednotlivých migrujúcich druhov) a potenciálne zníženie biodiverzity a navrhnúť opatrenia na minimalizáciu vplyvu.	Vplyv na migráciu v území je spracovaný v kapitole C.III.7
11. Posúdiť vplyv bariérového efektu navrhovanej činnosti na možnosti prechodov pre poľnohospodársku techniku, chodcov a cyklistov v dotknutom území. Posúdiť vplyv navrhovanej činnosti na existujúce a plánované cyklotrasy.	Vplyvy tohto typu sú popísané v kapitole C.III.16
12. Kvantifikovať zníženie biodiverzity kombinovanými negatívnymi účinkami počas výstavby a počas prevádzky navrhovanej činnosti, ako napr. záber pôdy, zvýšenie hluku, zvýšenie exhalátov, splachovanie technickej soli do pôdy a pod.	Vplyvy na potenciálne zníženie biodiverzity sú popísané v kapitole C.III.7
13. Posúdiť vplyvy dopadov na životné prostredie počas stavby s uvedením dĺžky výstavby, s orientačne uvedením dopravných ciest stavby a pracovného režimu. Dopravné trasy stavby by nemali zaťažovať súčasne dopravné komunikácie.	Vplyvy na životné prostredie počas výstavby diaľnice sú popísané v jednotlivých podkapitolách časti C.III Stavenisková doprava je popísaná v kapitole B.I.5
14. Posúdiť vplyvy razenia tunela na zdroje vody a krasové jaskyne a odporučiť technológie razenia minimalizujúce tieto negatívne vplyvy.	Vplyvy tohto typu sú popísané v kapitole C.III.2 a kapitole C.III.5
15. Vymedziť dotknuté územie z hľadiska vplyvov a dotknutosti obyvateľstva.	Dotknuté obyvateľstvo je popísané v kapitole C.III.1
16. Uviest' informatívne plochy, kde sa plánujú zriaďovať stavebné dvory , depónie a kadiaľ k nim majú viesť prístupové cesty. Uviest', kde nemôžu byť zriaďované stavebné dvory.	Umiestnenie stavebných dvorov je popísané v kapitole B.I.5
17. Podrobne popísať nakladanie s vyťaženou zeminou. Uviest' varianty prepravy a určenia lokality uloženia vyťaženej zeminou z tunelu.	Uloženie prebytkov z výkopu a výrubu je popísané v kapitole B.II.6
18. Vypracovať hlukové štúdiu a rozptylové štúdiu pre obdobie počas výstavby a počas prevádzky, pre denné a nočné hodiny, získané údaje porovnať s „nulovým“ stavom a na jej základe navrhnúť kompenzačné opatrenia.	Hluková a rozptylová štúdiá boli spracované samostatne a tvoria samostatné Textové prílohy 2 a 3 predkladanej Správy o hodnotení (EIA).
19. Vypracovať podrobný geologický a hydrogeologický prieskum s posúdením vplyvu navrhovanej činnosti na režim povrchových vôd a prúdenia podzemných vôd hlavne v tunelových úsekoch a v úseku MČ Vajnory .	Pre potreby spracovania Správy EIA bola spracovaná samostatná geologická a hydrogeologická štúdiá, podrobný prieskum bude nasledovať v ďalšom stupni projektovej prípravy.

20. Uviesť výsledky hydrologických analýz zmien prúdenia podzemných vôd vplyvom realizácie navrhovanej činnosti.	<i>Spracované v kapitole C.III.5</i>
21. Uviesť analýzu zmien výšky podzemnej vody v zastavanom území MČ Vajnory vplyvom navrhovanej činnosti.	<i>Spracované v kapitole C.III.5</i>
22. Vyhodnotiť funkčnosť protipovodňovej ochrany MČ Vajnory v prípade realizovania navrhovanej činnosti.	<i>Spracované v kapitole C.III.5</i>
23. Posúdiť vplyv vibrácií z navrhovanej činnosti na stabilitu hrádze Šúrskeho kanála.	<i>Podrobný prieskum tejto problematiky bude riešený v podrobnom geologickom prieskume v ďalšom stupni projektovej dokumentácie</i>
24. Na základe informácií z IGHP podrobne popísať vplyv navrhovanej činnosti na horninové prostredie a možné riziká pri razení tunela.	<i>Spracované v kapitole C.III.2</i>
25. Uviesť hlavný okruh rizík z navrhovanej činnosti - vplyv exhalátov z dopravy, splachovania technickej soli do pôdy, vplyv na zdroje pitnej vody, úniky pohonných hmôt a mazív a navrhnúť opatrenia .	<i>Problematika je vyhodnotená v podkapitolách časti C.III</i>
26. Uviesť produkciu exhalátov z výduchu tunela, umiestneného v horskom masíve a vplyv exhalátov na okolitú prírodu a vinice. Navrhnúť kompenzačné opatrenia.	<i>Produkcia exhalátov z tunelových výduchov je graficky aj písomne spracovaná v samostatnej Textovej prílohe 3</i>
27. Odhadnúť hlukové zaťaženia na prírodu centrálnym výduchom z tunela.	<i>Spracované v samostatnej Textovej prílohe 2.</i>
28. Spracovať odhad výrubu drevín s určením ich orientačnej spoločenskej hodnoty a navrhnúť kompenzačné opatrenia.	<i>Spracované v kapitole B.II.6</i>
29. Uviesť do grafických príloh mapu ÚSES s vyznačením regionálnych a nadregionálnych biokoridorov.	<i>ÚSES je zakreslený v Grafickej prílohe 3.</i>
30. Uviesť do grafických príloh priemet platných ÚP Bratislavy, mestských častí Bratislavy a dotknutých obcí.	<i>Spracovaný v Grafickej prílohe 6.</i>
31. Graficky spracovať mapu vplyvov navrhovanej činnosti na dotknuté životné prostredie a zdravie ľudí v mierke 1:5000.	<i>Vplyvy sú graficky spracované v grafickej prílohe 4.1 a 4.2</i>
32. Popísať riešenie križovania so železničnou traťou (ÚRŽD).	<i>Spracované v kapitole A.II</i>
33. Popísať križovania diaľnice D4 s cestami I. II. a III. triedy, a zabezpečiť napojenie dopravy z priliehajúcich obcí mimoúrovňovo.	<i>Popísané v kapitole A.II</i>
34. Riešiť križovatku so štátnou cestou II/502 tak, aby bola rešpektovaná rezerva TR 400/110/22 kV, vrátane napájajúcich trás VVN vedení v lokalite stanovenej v ÚPN mesta.	<i>Podľa štúdie realizovateľnosti je trasovanie výhledových „vývodov“ z pripravovanej trafostanice neznáme, návrh technických riešení (diaľnice D4 a trafostanice) je preto potrebné v ďalšom stupni projektovej dokumentácie spolu koordinovať</i>

35. Popísať vplyv navrhovanej činnosti na nárast dopravného zaťaženia na ceste II/502 v úseku mesta Svätý Jur.	<i>Táto problematika je samostatne popísaná v textovej prílohe č.1</i>
36. Vyhodnotiť vplyvy diaľnice na poľovné revíry v dotknutej oblasti.	<i>Vplyv na poľovné revíry je spracovaný v kapitole C.III.16</i>
37. Na verejné prerokovanie pripraviť vhodnú vizuálnu prezentáciu navrhovanej činnosti (napr. mapy, fotodokumentáciu, počítačovú simuláciu objektov a pod.).	<i>Podmienka bola akceptovaná na oboch verejných prerokovaniach</i>
38. Posúdenie možných kolízií s vedením tranzitného plynovodu.	<i>Spracované v kapitole A.II</i>
39. Vyhodnotiť komplexne vplyv výstavby a prevádzky diaľnice na oblasť vinogradov v dotknutom území, vrátane zmeny krajinného vinohradníckeho rázu.	<i>Spracované v kapitole C.III.8</i>
40. Vyhodnotiť vplyv diaľnice na lokalitu Vrchná hora a Vajnorská hora.	<i>Spracované v kapitole C.III.16</i>
41. Vyhodnotiť ostatné opodstatnené pripomienky zaslané k zámeru.	<i>Všetky opodstatnené pripomienky k zámeru sú vysporiadané v príslušných kapitolách správy o hodnotení</i>