Roman Cerulík, Štefánikova 59, 949 01 Nitra

Okresný úrad Nitra -22-
Odbor starostlivosti o životné prostredie
Štefánikova tr. 69, 949 01 Nitra
Došlo dňa: 30. 10. 2015
Číslo spisu: 118263/15 /5/031851
Prílohy/listy: Vybavuje: F 36

Okresný úrad
Odbor starostlivosti o životné prostredie
Štefánikova tr. 69
949 01 Nitra

V Nitre dňa 29.10.2015

ODVOLANIE

Romana Cerulíka, Štefánikova 59, 949 01 Nitra

proti rozhodnutiu OÚ Nitra zo dňa 08.10.2015
č. OU-NR-OSZP3-2015/031851-017-F36

Odôvodnenie :

Napadnutým rozhodnutím Okresný úrad Nitra ako príslušný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie rozhodol, že nebude posudzovať navrhovanú činnosť „ Automotive Nitra Project" ktorú predložil navrhovateľ – Slovenská agentúra pre rozvoj investícií a obchodu, spočívajúcu vo výstavbe nového závodu na výrobu automobilov s kapacitou až 300 000 ks vozidiel ročne.

Toto rozhodnutie v zisťovacom konaní vydal orgán ochrany životného prostredia s odôvodnením, že pri posudzovaní zámeru a pripomienok účastníkov konania a orgánov verejnej správy posúdil navrhovanú činnosť z hľadiska navrhovanej činnosti a miesta vykonávanej činnosti, rozhodnutie zdôvodnil tým, že oslovené orgány verejnej správy v stanoviskách vyjadrili, že vplyvy navrhovanej činnosti nepožadujú ďalej posudzovať a výstavbou a prevádzkou navrhovanej činnosti sa nepredpokladajú významné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia.

Napadnuté rozhodnutie považujem za nezákonné a najmä nepreskúmateľné, predovšetkým vo vzťahu k mnou uvádzaným pripomienkam. Takmer u všetkých mojich pripomienok a námietok sa Okresný úrad v Nitre (str. 25 bod 4 ods. V5.1 až V5.8) rozhodujúci orgán odkázal riešenie týchto otázok „v ďalšom konaní tejto investície" a uviedol že problematika bude riešená v ďalších stupňoch konania. Nie je zrejmé aké stupne konania a aké konanie mal rozhodujúci orgán na mysli, mám však za to, že nepostupoval v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z., keď v rozpore s ustanovením §2 tohto zákona nezistil, neopísal a nevyhodnotil priame a nepriame vplyvy navrhovaného dokumentu a navrhovanej činnosti na životné prostredie, neprihliadol v rozpore s ustanovením § 7 ods.4 písm. b) zákona k významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a nevykonal konzultácie podľa § 63 zákona.

Rozhodujúci orgán zjavne účelovo v snahe urýchliť umožnenie výstavby strategickej investície vo svojom rozhodnutí len opísal vyjadrenia orgánov verejnej správy a obsah námietok, citoval rozhodnutia najvyššieho súdu SR o postupe pri hodnotení dôkazov a o postupe pri použití voľnej úvahy správneho orgánu, avšak celkový vplyv zámeru na životné prostredie v podstate vôbec nevyhodnotil. S odkázaním na „ďalšie konanie", vôbec nezdôvodnil moje námietky a pripomienky z pohľadu možného vplyvu na životné prostredie. Išlo o nasledujúce námietky a pripomienky:

1. Zámer EIA nedostatočne popisuje posúdenie a vplyv budúcej zástavby a areálového komplexu na obraz mesta Nitra a panorámu krajinného prostredia hlavne z exponovaných polôh
   - pohľad zo Zobora (Chránená krajinná oblasť)
   - pohľad z kopca nad Dražovcami (od kostolíka – Národná kultúrna pamiatka)
   - pohľad z vrchu Lupky (Štátna prírodná rezervácia)

2. Nie je posúdená intenzita dopravy na prístupových cestách k strategickému parku a v polohe cesty I/64 a R1 (súčasný stav a stav po realizácii zámeru)

3. Nie sú posúdené parametre ciest I/64 a prístupových ciest k areálu v súvislosti s nárastom intenzity dopravy k a zo strategického parku a nie je uvedená požiadavka na zmenu ich parametrov – alebo nebude potrebné parametre upravovať?!

   V súvislosti s budúcim podstatne vyšším zaťažením komunikácií nebolo uskutočnené pre obytnú zónu Zobor – Šindolka (plánovaná zástavba Párovské Lúky, zástavba v lokalite Šindolka – Prvosienková ulica Nitra, obytná zástavba Šindolka I) meranie hluku a výpočet – doprava a prevádzka (viď dokument EIA Automotive Nitra Project časť Posúdenie hlukovej záťaže str. 20 obr. 17).

4. Nie je uvedená požiadavka na dobudovanie plnohodnotnej mimoúrovňovej križovatky na ceste R1A prístup do priemyselného parku – realizáciou strategického zámeru sa nebude riešiť jej dobudovanie?

5. Nie je uvedené, ako bude organizovaná doprava na prístupových cestách
   - trasovanie a smerové vedenie nákladnej dopravy z a do strategického parku
   - trasovanie a smerové vedenie osobnej dopravy z a do strategického parku

   Je nepredstaviteľné, ako mohol spracovateľ na str. 15 Dokumentu uviesť, že s ohľadom na súčasný stav intenzity dopravy po CK I/64 nebude mať zvýšenie cestnej dopravy súvisiaci s výrobou v závode Automotive Nitra Project výrazný vplyv, najmä z hľadiska intenzity dopravy a hluku. Dokument uvažuje s 800 automobilmi zamestnancov / smena, čo je pri 3 smennej prevádzke a príjazde a odjazde vozidiel do závodu 4800 prejazdov osobných automobilov za deň a 150 prejazdov autobusov za deň. Popri tom sa nedá vylúčiť prejazd na ceste I/64 aj zásobovacími vozidlami, čo predstavuje ďalšiu záťaž na cestnú komunikáciu.

   Pritom samotný Dokument uvažuje len s kapacitou 440 parkovacích miest, takže pri uvažovanom počte 800 zamestnancov, dochádzajúcich do práce na smenu a súčasne 800 zamestnancoch striedajúcich túto smenu ide o 4800 prejazdov.

6. Zámer posudzuje iba plochy areálu budúceho investora automobilovej výroby – prečo sa neposudzuje celý komplex priemyselného resp. strategického parku (na zložky ŽP bude mať vplyv všetka výrobná činnosť prevádzkovaná v strategickom parku, či už teraz uvádzaná alebo aj budúca činnosť zatiaľ neuvedená.

7. Imisno – prenosové posúdenie stavby neobsahuje prevádzku povrchovej úpravy (lakovňa), pričom z hľadiska komplexného posúdenia vplyvov na životné prostredie nie je možné posudzovať jednotlivé prevádzky samostatne, ale v komplexe ich pôsobenia. Aj z hľadiska imisno - prenosového posúdenia je dokument chybný, odhad emisií v tab. 5 na str. 11 vychádza z nárastu dopravy zamestnancov 800 OA + 50 AB, pričom bolo nutné intenzitu prepočítať na počet prejazdov za deň, čo je 4800 prejazdov OA a 150 prejazdov AB. Tento prepočet nezohľadňuje už doterajšiu intenzitu dopravy. Taktiež odstavné parkoviská 440 PM nezodpovedá uvažovanému

počtu automobilov zamestnancov. Celkové údaje nie sú porovnané s limitnými normovými údajmi pre danú činnosť.

8. Plánovaná stavba Automotive Nitra Project je pri ceste I/64 Nitra – Dražovce v priamom dotyku so Štátnou prírodnou rezerváciou Lupka, spadajúcou do Chránenej krajinnej oblasti Ponitrie so 4. stupňom ochrany. Dokument neobsahuje žiadne posúdenie vplyvov samotnej stavby a zvýšeného zaťaženia cestnej komunikácie I/64 na túto prírodnú rezerváciu.

O účelovosti rozhodnutia svedčí napríklad skutočnosť, že sa nezaoberal mojou námietkou o skutočnej potrebe stojísk, kde navrhovateľ uvádzal potrebu 100 až 500 stojísk pre motorové vozidlá, čo nezodpovedá skutočnej potrebe podľa plánovaného rozsahu výroby a počtu zamestnancov a ak by bol tento počet stojísk uvedený objektívne, presiahol by počet **500 stojísk** a tým by podliehal **povinnému** posudzovaniu navrhovanej činnosti v zmysle prílohy č.8 k zákonu č.24/2006 Z.z. a v nej uvedenému Zoznamu navrhovaných činností podliehajúcich posudzovaniu ich vplyvu na životné prostredie, bod 9 – Infraštruktúra položka č.16. Dokonca zámer na str. 61 uvažuje s 800 osobnými autami/zmena/deň, **teda viac ako samotná norma**, 25 autobusov/zmena/deň, 764 kamiónov/zmena/deň, 155 transportérov/deň pre odvoz finálnych výrobkov, čo nemôže zabezpečiť deklarovaných 440 stojísk a ide o zjavne skreslený a nesprávny údaj.
Podľa STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií sa výpočet odstavných stojísk pre priemyselné podniky vykonáva ako prepočet jedného odstavného miesta na 4-7 zamestnancov (tabuľka 20). Pri uvažovanom dlhodobom počte 2000 až 4000 zamestnancov vychádza počet pracovníkov na zmenu 667 až 1333 pracovníkov t.j. pri striedaní zmien je nutné uvažovať s počtom pracovníkov 1333 až 2667 čo je podľa tabuľky 20 pri uvažovaní so siedmimi zamestnancami na jedno odstavné stojisko 190 až 381 miest, pri uvažovaní štyroch zamestnancov na jedno odstavné stojisko je 333 až 667 odstavných stojísk, takže priemer potrebných odstavných stojísk je 262 až 524 stojísk bez uvažovania stojísk pre návštevníkov, autobusy, kamióny a transportéry. Z uvedeného vyplýva, že pri uvažovaní so 4000 zamestnancami a výpočte 524 stojísk je prekročená prahová hodnota 500 stojísk pre povinné hodnotenie. V danom prípade teda už len stojiská pre osobné motorové vozidlá sú zjavne a účelovo poddimenzované. Pritom zákon č.24/2006 Z.z. uvažuje všeobecne so stojiskami pre motorové vozidlá a nie len pre osobné motorové vozidlá.

Je nemysliteľné , aby investícia s uvažovanou výrobou 300 000 ks automobilov ročne, ktorej súčasťou je aj vybudovanie potrebného množstva parkovacích miest a dopravných prípojok do výrobného areálu a účelových komunikácií vo výrobnom areáli, vybudovaná v dotyku s chránenou krajinnou oblasťou nepodliehala posúdeniu jej vplyvu na životné prostredie. Rovnako rozhodujúci orgán nedostatočným spôsobom zdôvodnil námietky Verejnosti mestských častí (OBČANIA MESTA NITRA) týkajúce sa miestnych častí Zobor a Dražovce, hoci ich požiadavky vyhodnotil ako podstatné, nie je zrejmé, ako ich vyhodnotil z hľadiska ich vplyvov na životné prostredie. **Takýto postup rozhodujúceho orgánu by bol významným precedensom pre ďalšie investície v akejkoľvek lokalite z hľadiska podstatného zníženia ochrany životného prostredia.**
Zámer **vôbec neobsahuje zdôvodnenie** dopadu investície na životné prostredie pre obyvateľov miestnej časti Zobor (ktorej som obyvateľom), teda touto otázkou sa vôbec nezaoberá.

Týmto procesom, ktorý od jeho začatia porušuje zákony a oprávnené záujmy občanov, som neúmerne a nezákonne zaťažovaný, som nútený reagovať na nezákonné

postupy štátnych orgánov a spoločností štátu vykonávajúcich činnosti v prospech tejto investície a vznikajú mi tým dlhodobo značné škody.

Z uvedených dôvodov namietam zákonnosť napadnutého rozhodnutia bez jeho preskúmateľnosti pre nedostatok dôvodov a vyhodnotení posúdenia pripomienok a námietok a navrhujem toto napadnuté rozhodnutie odvolacím orgánom zrušiť a vrátiť prvostupňovému orgánu na nové rozhodnutie.

Roman Cerulík