Ing. Tatiana Kratochvílová, Ševčenkova 22, 851 01 Bratislava

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

43995 3200 ML

Bratislave dňa 29.7.2016

Vec: Rozklad k Rozhodnutiu vydanom v zisťovacom konaní k zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever"

Dňa 15.7.2016 bolo na webovom portáli Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky zverejnené Rozhodnutie č. 3200/2016-1.7/ml zo dňa 11.7.2016 v znení: U zmeny navrhovanej činnosti „Diaľnica D4, Jarovce – Ivanka sever" sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom posudzovania podľa § 18 ods.1) písmeno e) zákona č. 71/1976 Zb.

K uvedenému Rozhodnutiu podávam Rozklad, ktorý odôvodňujem nasledovne:

**1. Významné zmeny objektov sa nachádzajú priamo v území Natura 2000, konkrétne SKUEV Bratislavské luhy a CHVU Dunajské luhy**

Prístupová komunikácia SO 802, ktorá bola pôvodne vedená na (popri) telese hrádze, je preložená do novej polohy a je vedená naprieč územím európskeho významu Bratislavské luhy a chráneným vtáčím územím Dunajské luhy. Pre uvedené zmeny nebolo vykonané primerané hodnotenie (Appropriate assessment), ktoré je podmienkou vylúčenia negatívneho zásahu do územia patriaceho do sústavy chránených území Európskej únie NATURA 2000.

Uvedená zmena sa týka preložky komunikácie do novej polohy, v novej polohe je vedená pozdĺž brehu, čiže v dotyku s brehovou vegetáciou. Vzhľadom na skutočnosť, že predmetom ochrany UEV Bratislavské luhy sú lesné biotopy v okolí tokov, dôjde pravdepodobne k zásahu do nich a je možné aj poškodenie hniezdisk vtákov, ktoré sú predmetom ochrany CHVU Dunajské luhy.

**Biotopy, ktoré sú predmetom ochrany v UEV Bratislavké luhy**

**91E0*** Lužné vŕbovo-topoľové a jelšové lesy

**3150** Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a /alebo ponorených cievnatých rastlín typu Magnopotamion alebo Hydrocharition

**3260** Nižinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu Ranunculion fluitantis a Callitricho-Batrachion

**91F0** Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek

Podľa §28 odseku 2) zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny akýkoľvek plán alebo projekt, ktorý priamo nesúvisí so starostlivosťou o územie patriace do európskej sústavy chránených území, navrhované chránené vtáčie územie alebo územie európskeho významu (ďalej len „územie sústavy chránených území") alebo nie je pre starostlivosť oň potrebný, ale ktorý pravdepodobne môže mať samostatne alebo v kombinácii s iným plánom alebo projektom na toto územie významný vplyv, podlieha hodnoteniu jeho vplyvov na takéto územie z hľadiska cieľov jeho ochrany.

Na základe uvedeného je nevyhnutné vykonať posudzovanie vplyvov na životné prostredie.

**2. Posudzovanie vplyvov navrhovanej zmeny**

**Zmeny, ktoré sú predmetom oznámenia majú byť podľa môjho názoru predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie**. Uvedené odôvodňujeme ustanovením § 18 ods. 1 písmeno d) zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej aj „zákon EIA"). V zmysle tohto ustanovenia Predmetom posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny musí byť každá *„zmena navrhovanej činnosti uvedenej v prílohe č.. 8 časti A, ak taká zmena samotná dosahuje alebo prekračuje prahovú hodnotu,* ***ak je prahová hodnota pre navrhovanú činnosť v prílohe č. 8 časti A ustanovená".***

Podľa prílohy č. 8 zákona EIA, bod 13 položky č. 1 je posudzovanie vplyvov na životné prostredie **povinné** v prípade činnosti: **„diaľnice a rýchlostné cesty vrátane objektov"**, a to **bez určenia limitu (prahovej hodnoty)**, ktorý by mala táto činnosť dosiahnuť. Okrem naplnenia podmienky týkajúcej sa dosiahnutia alebo prekročenia prahovej hodnoty, neobsahuje dané ustanovenie žiadnu inú podmienku, ktorá by zmenou navrhovanej činnosti musela byť splnená na to, aby bolo potrebné vykonanie nového procesu EIA. Uvedené vyplýva aj z komentára k zákonu EIA, v zmysle ktorého: *„Jednou z prahových hodnôt je aj hodnota „bez limitu", čo pre konkrétny prípad znamená, že akákoľvek, aj minimálna prahová hodnota prekračujúca nulovú hodnotu navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ktorá spĺňa definíciu pojmu „navrhovaná činnosť" sa automaticky stáva predmetom povinného posudzovania."* (Mgr. Radovan Katrlík, Zákon o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, Komentár, Wolters Kluwer).

Obdobne aj podľa prílohy I bod 24 **Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie** (ďalej len **„Smernica EIA")**, je predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie *„Akákoľvek zmena alebo rozšírenie projektov uvedených v tejto prílohe, ak takáto zmena alebo rozšírenie samotné spĺňajú limity, prípadne ustanovené v tejto prílohe."* Zároveň **podľa bodu 7 písm. a) prílohy I smernice EIA podliehajú povinnému posudzovaniu vplyvov na životné prostredie „stavby diaľnic a ciest prvej triedy", a to bez uvedenia akéhokoľvek limitu.**

Rovnako Najvyšší súd SR vo svojom rozsudku sp. zn. 8 Sžp 27/2011 uviedol: *„Je tiež dôležité poukázať na prílohu 8 k zák. o EIA – Zoznam navrhovaných činností podliehajúcich posudzovaniu ich vplyvu na životné prostredie,* ***ktorá pre diaľnice nestanovuje prahové hodnoty, čo znamená, že z hľadiska posudzovania vplyvov na životné prostredie, táto činnosť bez ohľadu na jej rozsah, podlieha povinnému posudzovaniu."*** Z uvedeného rozsudku teda vyplýva, že aj zmena koncepcie rozšírenia diaľnice, musí podliehať povinnému posudzovaniu vplyvov na životné prostredie.

Poukazujúc na povinnosť súladného výkladu ustanovení zákona EIA (aj § 18 ods. 1) upozorňujeme na anglické znenie ustanovenia Prílohy I. bodu 24 smernice EIA, ktoré znie nasledovne: *„24. Any change*

*to or extension of projects listed in this Annex where such a change or extension in itself meets the thresholds,* ***if any****, set out in this Annex."* Oficiálny slovenský preklad slovného spojenia „if any" v slovenskom znení smernice predstavuje formulácia „prípadne ustanovené v tejto prílohe". Formulácia „if any" sa však obvykle prekladá v zmysle „ak je nejaký" resp. „ak sú nejaké". Anglické znenie ustanovenia je možné preložiť aj nasledovne: *„Akákoľvek zmena alebo rozšírenie projektov uvedených v tejto prílohe, ak takáto zmena alebo rozšírenie samotné spĺňajú limity,* ***ak sú nejaké limity ustanovené****."*

V prípade slovenskej formulácie citovaného ustanovenia smernice EIA *„prípadne ustanovenej v tejto prílohe"* aj v prípade anglickej formulácie *„ak sú nejaké limity ustanovené"*, ide o podmieňujúcu klauzulu. Iba ak sú splnené podmienky v tejto prvej podmieňujúcej klauzule (teda ak sú stanovené nejaké limity), možno uvažovať o tom, či sú splnené podmienky obsiahnuté v druhej podmieňujúcej klauzule (či zmena činnosti spĺňa stanovené limity). Ak však nie sú splnené podmienky prvej klauzuly (ak nie sú stanovené žiadne limity), nemožno brať do úvahy a aplikovať ani druhú nadväzujúcu podmieňujúcu klauzulu (nemožno posudzovať či zmena činnosti spĺňa limity). Preto v takom prípade je hypotézou právnej normy iba podmienka *„akákoľvek zmena alebo rozšírenie projektov uvedených v tejto prílohe"* a právny následok (t. j. povinnosť vykonať posudzovanie vplyvov na životné prostredie) nastupuje už pri splnení tejto podmienky – teda pri existencii zmeny činnosti. Stručne povedané, **kritérium splnenia limitov sa uplatní iba v prípade, ak sú nejaké limity stanovené. Z toho logicky vyplýva, že ak nie sú stanovené limity, nemôže sa aplikovať kritérium splnenia limitov.** Aj zo znenia smernice EIA teda jednoznačne logicky vyplýva, že ak pri nejakej činnosti nie sú stanovené žiadne limity, tak ani zmena činnosti logicky nemôže spĺňať žiadne limity a **pre existenciu povinnosti uskutočniť proces EIA postačuje, že ide o zmenu projektu uvedeného v prílohe I.**

Na základe vyššie uvedeného konštatujeme, že keďže aj samotná navrhovaná stavba podlieha posudzovaniu vplyvov na životné prostredie bez limitu, tak aj **zmena** stavby diaľnice nemusí spĺňať žiadny limit (prahovú hodnotu) na to, aby bola predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie. Navyše zmeny, ktoré sú predmetom oznámenia nie sú zmenami zanedbateľnými, ale významnými. I

Preto treba jednoznačne konštatovať, že navrhované zmeny sú **zmenou činnosti v zmysle ustanovenia § 18 ods. 1 písm. d.) zákona EIA, ktorá podlieha povinnému posudzovaniu vplyvov na životné prostredie.**

Podotýkame, že ak by činnosť alebo jej zmena nebola predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie, hoci to zo zákona jednoznačne vyplýva, malo by to za následok **nezákonnosť následných rozhodnutí týkajúcich sa stavby diaľnice**. Tento záver vyplýva aj z rozhodnutí Najvyššieho súdu SR. V rozhodnutí Najvyššieho súdu SR sp. zn. 1 Sž-o-KS 194/2004, ktorým Najvyšší súd zrušil vydané územné rozhodnutie na umiestnenie rýchlostnej komunikácie najmä pre nezákonnosť procesu EIA podľa zákona č. 127/1994 Z.z., bola jedným z dôvodov na zrušenie územného rozhodnutia aj skutočnosť, že variant umiestnenia rýchlostnej komunikácie, ktorý bol predmetom územného konania, nebol posúdený v celom svojom rozsahu. Najvyšší súd k tomu uviedol, že *„Na druhej strane však nemožno súhlasiť s tvrdením žalovaného, že nič v zákone nebráni do Záverečného stanoviska zapracovať úplne nový variant a to iba aj pre časť rýchlostnej komunikácie, ktorý neprešiel celým procesom hodnotenia vplyvov na životné prostredie. Toto tvrdenie je v protiklade s účelom sledovaným v zák. č. 127/1994 Z.z. upraviť postup pri komplexnom odbornom a verejnom posudzovaní variantov pripravovaných stavieb, zariadení a iných činností určených podľa uvedeného zákona č. 127/1994 Z.z. pred vydaním rozhodnutia o ich povolení, a toto komplexné posúdenie variantov pripravovaných*

*činností sa predovšetkým vykonáva v štádiu Správy o hodnotení a jej Verejného prerokovania. (...) Preto pripustenie vloženia nového variantu, a to aj v časti zamýšľanej činnosti (konkrétne v úseku 15,3 – 18,7 km), treba vyhodnotiť v zmysle účelu zák. č. 127/1994 Z.z., ako jeho neprípustné obchádzanie.".*

**Aplikácia ustanovenia § 18 ods. 2, písm. c) zákona EIA**

Podľa § 18 ods. 2 písm. c) zákona EIA *„predmetom zisťovacieho konania musí byť každá zmena navrhovanej činnosti uvedenej v prílohe č. 8 časti A, <u>ktorá nie je zmenou podľa odseku 1 písm. d)</u> a môže mať významný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, ak ide o činnosť už posúdenú, povolenú, realizovanú alebo v štádiu realizácie"*. V nadväznosti na uvedené upravuje § 18 ods. 1 písm. e) zákona EIA predmet posudzovania vplyvov na životné prostredie, v zmysle ktorého je predmetom posudzovania *„zmena navrhovanej č innosti uvedenej v prílohe č. 8 č asti A, <u>ktorá nie je zmenou podľa písmena d)</u> a ide o zmenu, ktorá môže mať významný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, ak ide o č innosť už posúdenú, povolenú, realizovanú alebo v štádiu realizácie, ak to vyplýva z rozhodnutia, ktoré je výsledkom zisťovacieho konania o posudzovaní jej vplyvov."*

Zo znenia tohto ustanovenia teda jednoznačne vyplýva, že §18 ods. 2 písm. c) zákona EIA sa uplatní iba na tie zmeny činnosti, ktoré nepodliehajú ustanoveniu § 18 ods. 1 písm. d) zákona EIA (formulácia „ktorá nie je zmenou"). Aj z anglického znenia ustanovenia Prílohy II bodu 13 smernice EIA jednoznačne vyplýva, že vyjadrenie, či zmena činnosti môže mať podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, sa vydáva iba o „zmene alebo rozšírení, ktoré nepodliehajú Prílohe I." („change or extension not included in Annex I") – teda o zmene, ktorá nepodlieha povinnému posudzovaniu vplyvov podľa Prílohy I smernice EIA).

Ustanovenie § 18 ods. 2 písm. c) zákona EIA by sa aplikoval napr. v prípade, ak by sa jednalo o zmenu činnosti, ktorou by sa nedosiahla alebo neprekročila prahová hodnota (limit) stanovená pre samotnú činnosť (napr. ak by zmena činnosti „ťažba uhlia", znamenala zvýšenie ťažby o 30 tisíc ton za rok, pričom prahová hodnota pre samotnú činnosť je 100 tisíc ton za rok). V takomto prípade zákon predpokladá, že príslušný orgán vydá vyjadrenie, či uvedená zmena môže mať podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a teda či bude predmetom povinného posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Ako je uvedené vyššie, v prípade navrhovanej činnosti diaľnice nie sú v prílohe č. 8 zákona EIA stanovené žiadne limity, a preto zámer zmeny stavby diaľnice podlieha povinnému posudzovaniu jej vplyvov na životné prostredie. **V prípade zmeny stavby diaľnice teda nie je možné uplatniť postup podľa ustanovenia § 18 ods. 2 písm. c) zákona EIA, ale musí sa uplatniť postup podľa § 18 ods. 1 písm. d).**

Opačný výklad zákona, ktorý tvrdí, že keďže stavba diaľnice podlieha povinnému posudzovaniu vplyvov na životné prostredie bez limitu, tak zmena tejto činnosti podlieha posudzovaniu vplyvov na životné prostredie iba v tom prípade, ak príslušný orgán vydá vyjadrenie podľa ustanovenia § 18 ods. 2 písm. c) zákona EIA, že zmena stavby *„môže mať podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie"*, **by viedol k absurdným dôsledkom a k popretiu účelu ustanovenia § 18 ods. 1 písm. d) zákona EIA**. Investori by totiž mohli dať posúdiť zámer v rámci procesu EIA, ktorý by vždy neskôr úplne zmenili (nezmenené by napr. zostali iba nepodstatné časti), čím by fakticky všetky stavby diaľnic boli posudzované iba v prípadoch, ak by príslušný orgán vydal vyjadrenie, že zmeny stavby *„môžu mať*

*podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie".*

Takýto výklad zákona by viedol k absurdnému dôsledku, keby by napr. zmena stavby cesty I. triedy predstavujúca zmenu trasy v dĺžke viac ako 10 km bola automaticky predmetom povinného posudzovania na základe § 18 ods. 1 písm. d) zákona EIA (keďže zákonný limit pre stavby ciest I. triedy je 10 km), avšak zmena stavby diaľnice v dĺžke napr. 100 km by nebola automaticky predmetom povinného posudzovania podľa § 18 ods. 1 písm d), ale povinnému posudzovaniu by podliehala iba ak by príslušný orgán v zisťovacom konaní vydal vyjadrenie podľa § 18 ods. 2 písm. c), že takáto zmena stavby má „podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie".

Výklad zákona vedúci k popretiu účelu zákona a k nerozumným alebo absurdným dôsledkom je v zmysle všeobecne uznávaných pravidiel výkladu zákonov neprípustný. Uvedený výklad zákona je jednoznačne v rozpore s účelom zákona EIA, vedie k absurdným dôsledkom, a preto ho treba odmietnuť ako neprípustný.

Vzhľadom na vyššie uvedené znovu zdôrazňujeme, že **v prípade zmeny stavby diaľnice teda nie je možné uplatniť postup podľa ustanovenia § 18 ods. 2 zákona EIA, ale musí sa uplatniť postup podľa § 18 ods. 1 – a teda vykonať posudzovanie vplyvov navrhovanej zmeny činnosti.**

**3. Uvedené oznámenie o zmene nebolo napriek požiadavkám doplnené o jednoznačné grafické prílohy, jednotlivé mapové prílohy sa od seba odlišovali ako farebne, tak aj vecne a preto uvedené zmeny nebolo možné z pohľadu vplyvov na životné prostredie vyhodnotiť.**
**Verejnosť bola v tomto procese zavedená a nebol jej poskytnutý ani dodatočný vysvetľujúci materiál.**

Dokumentácia Oznámenie o zmene je pre laickú verejnosť nečitateľná a nezrozumiteľná. Mapová príloha je zmätočná a nejasná. V jednotlivých mapách je ten istý objekt označený zakaždým inak, a teda nie je možné identifikovať to, čoho všetkého sa posudzované zmeny týkajú. Napríklad v mape 5.2 je legenda, ktorá označuje zmeny spôsobom:

| | |
|---|---|
| DÚR (v DSP upravené alebo zrušené) | zelená |
| DSP | **žltá** |
| DSP (nové oproti DÚR) | tyrkysová |

V mape 5.2 je **nová vetva** v križovatke Ivanka - západ **označená žltou tak, ako celá pôvodná stavba** – čiže ako DSP.

V prílohe 4.2 je legenda:

| | |
|---|---|
| DÚR (v DSP upravené alebo zrušené) | zelená |
| DSP | **červená** |
| DSP (nové oproti DÚR) | tyrkysová |

V mape 4.2 je **nová vetva** v križovatke Ivanka - západ **označená tyrkysovou tak, ako DSP nové oproti DÚR.**

Pre verejnosť sú uvedené skratky (DÚR, DSP) neznámym pojmom. V legende nie sú skratky vysvetlené a rovnako nie je jasné, čo bolo pôvodne predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie a akú zmenu posudzuje predkladaný dokument. Stupeň projektovej dokumentácie nemusí korešpondovať

s posúdením v EIA, rovnako pôvodné posúdenie už podliehalo raz zmenám, preto označenie DUR a DSP nie je zrozumiteľné.

Verejnosti predsa nemajú byť ozrejmené zmeny medzi jednotlivými stupňami projektovej dokumentácie, ale zmeny, ktoré sa udiali od posudzovania vplyvov a zmeny vplyvov, ktoré zmeny v projekte vyvolajú.

**4. Vzhľadom na rozsiahle zmeny, ktoré sa udiali v bezprostrednom aj širšom okolí plánovanej diaľnice D4 a vzhľadom na zmeny súvisiacej infraštruktúry, považujeme za nevyhnutné posúdiť zmeny navrhovanej činnosti v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.**

V lokalite bezprostredne susediacej s D4 je v katastri obce Chorvátsky Grob plánovaná nová štvrť so 40000 obyvateľm. Okrem toho sa v katastri obce Bernolákovo plánujú logistické parky a obytné zástavby v lokalitách Šakoň, Starland, Bernolákovo sever, Poľná, Slnečnice, Nová lúka II. Dolný Háj s kumulatívnym počtom obyvateľov a návštevníkov 64 864 denne.

V katastri obce Ivanka pri Dunaji je plánovaná nová obytná zóna s 2500 obyvateľmi a nový logistický park. Tieto počty obyvateľstva a nové logistické centrá a ich vplyv na dopravnú zaťaženosť pripájacích komunikácii neboli pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie zohľadnené. Mnohé z menovaných investícií majú už stavebné povolenie a výstavba začne v krátkom čase. Dopravné posúdenie v obci Ivanka pri Dunaji preukázalo nevyhovujúci stav 2 križovatiek, križovatka pri Metre v roku 2021 bude rovnako nevyhovujúca.

Pri posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti "Diaľnica D4 Bratislava, Jarovce - Ivanka sever" na životné prostredie, ktoré prebehlo pred niekoľkými rokmi a ani v predkladanej zmene, nie je posudzovaná stavenisková doprava. Vzhľadom na kumulatívny vplyv okolitej plánovanej výstavby a plánovanej výstavby MÚK Triblavina je nevyhnutné dopad navrhovanej činnosti v etape výstavby ako časovo, tak priestorovo vyhodnotiť, pretože v opačnom prípade sa stane život v okolitých obciach neúnosný pre nezvládnuteľnú dopravnú situáciu.

Štát dlhodobo nerieši dopravnú situáciu v smere Bratislava – Senec. Na výstavbu novej mimoúrovňovej križovatky Triblavina uprostred poľa boli vyčlenené nemalé verejné finančné prostriedky, no na rozšírenie cesty I/61 Bratislava – Senec na 4-pruhovú, o ktorej sa hovorí minimálne 30 rokov a je zakreslená v územnom pláne VÚC a všetkých dotknutých obcí sa doteraz finančné prostriedky nenašli. Dopravné prieskumy pre plánovanú investíciu D4 nepreukázali pozitívny vplyv na dopravnú záťaž na ceste I/61, naopak výstavba cesty ju na niekoľko rokov výrazne zhorší, pričom bez tunela Rača – Marianka/Borinka neprinesie žiadnu pridanú hodnotu.

Preto **žiadame uvedenú stavbu posudzovať podľa zákona 24/2006 Z.z.** o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a v posudzovaní vyhodnotiť:

- **kumulatívny dopad pri výstavbe plánovanej cesty D4** a okolitej plánovanej výstavby na dopravnú situáciu na diaľnici D1 a I/61 a súvisiacich komunikáciách a navrhnúť časový a priestorový plán výstavby tak, aby bol život a dopravná situácia pre okolité obce prijateľná

- **doplniť do projektovej dokumentácie rozšírenie cesty na úseku I/61 Bratislava – Bernolákovo na 4-pruhovú (cca 6km)** vzhľadom na neúnosnú situáciu pri výstavbe cesty D4

a križovatky Triblavina a vzhľadom na novú pridanú dopravnú záťaž spôsobenú križovatkou Ivanka – západ a Ivanka – sever

- **doplniť do projektovej dokumentácie MÚK Ivanka západ novú vetvu pre smer Bratislava – Rača.** Pokiaľ táto vetva nebude doplnená, autá smerujúce od Bratislavy vrátane novej záťaže z logistického parku plánovaného pri "sadoch" (Logistic park, k. ú. Ivanka pri Dunaji) budú na D1 vychádzať cez MÚK Triblavina, čím sa ešte zhorší súčasná neúnosná dopravná záťaž na ceste I/61 a priľahlé dopravné špičky v Bernolákove a Ivanke pri Dunaji.

**5. Uvedená dokumentácia s nerešpektovaním kolektorov v križovatke D1xD4 je v rozpore s Územným plánom Bratislavského samosprávneho kraja, v ktorom sa explicitne hovorí o paralelných kolektoroch vedených pozdĺž diaľnice D1 od Bratislavy po Trnavu.**

- dopravná infraštruktúra v tomto regióne je dlhodobo nadmerne zaťažovaná. Dlhodobo plánované rozšírenie Seneckej cesty na 4-pruhovú komunikáciu je momentálne zastavené a projekčne ani majetkoprávne nie je v riešení,
- stavba D1 s kolektormi je dlhodobá stratégia zapracovaná aj do územného plánu vyššieho územného celku – Bratislavského samosprávneho kraja. Opodstatnenie tohoto riešenia je podporené množstvom dopravných štúdií. Naopak účelnosť navrhovaného dopravného riešenia (zmeny) nie je preukázaná žiadnou komplexnou dopravnou štúdiou,
- vypustenie kolektorov je v rozpore s územným plánom BSK. Územný plán BSK podliehal posudzovaniu vplyvov strategických dokumentov na životné prostredie. V prípade zmeny územného plánu BSK je nevyhnutné posúdiť vplyv zmeny strategického dokumentu a až následne riešiť zmeny projektu,
- stavba bez kolektorov nie je v súlade s územným plánom BSK a územnými plánmi okolitých obcí,
- podľa stanoviska projekčnej spoločnosti Amberg, ktorá je autorom dokumentácie pre projekt „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh", zo dňa 28.1.2015 (príloha č. 4) je zrejmé, že vzhľadom na značný nárast vozidiel je potrebné zväčšiť počet jazdných pruhov na kolektoroch na 3 (a nie ich odstrániť!!!). Citujeme: Z predbežných výsledkov smerovania dopravy v križovatkách a riešených úsekoch vyplýva značný nárast vozidiel v celom úseku predmetnej stavby. Z výsledkov smerovania dopravy vyplýva, že v úseku od začiatku stavby za križovatku Triblavina bude potrebné zväčšiť celkový počet jazdných pruhov v profile koridoru na 6 (3+3) pruhov na diaľnici a 3+3 pruhy na kolektoroch. V úseku od MÚK Triblavina po koniec úseku je potrebné zväčšiť počet jazdných pruhov na diaľnici na 8 (4+4) pruhov. Nakoľko nami spracovávaný úsek diaľnice prechádza križovatkou MÚK Triblavina budovanou v inej stavbe, je potrebné vzhľadom na zvolený spôsob riešenia dopravy túto križovatku upraviť. V priestore MÚK Triblavina je potrebné upraviť počet pruhov na kolektoroch a prepracovať prepojovacie vetvy medzi diaľnicou a kolektormi,
- súčasná dopravná situácia – absencia zbernej komunikácie vyššieho rádu spôsobuje, že množstvo obyvateľov regiónu žije v území s prekročenou únosnosťou nepriazdnivých vplyvov na životné prostredie. Tranzitná doprava je vedená priamo cez obce a dennodenne sú prekračované hygienické limity ako pre hluk, tak aj pre emisie, čím je poškodzované zdravie obyvateľstva regiónu. Podľa zákona č. 17/1992 Z.z. o životnom prostredí, §11 nesmie byť územie zaťažované ľudskou činnosťou nad mieru únosného zaťaženia. Nedávna dopravná

štúdia v Ivanke pri Dunaji (vypracovaná pre plánovanú stavbu Dombale v rámci zisťovacieho konania) preukázala v súčasnom stave prekročenie kapacity pri dvoch križovatkách v intraviláne obce, pričom sčítanie dopravy preukázalo, že viac ako 70% dopravy tvorí tranzitná doprava. Podľa článku 44 odseku 1) Ústavy Slovenskej republiky má každý právo na priaznivé životné prostredie. Uvedenou zmenou dôjde k významnému zhoršeniu životného prostredia obyvateľov a nedôjde k naplneniu cieľa zníženia tranzitnej dopravy v obciach. Naďalej tak bude dochádzať k prekračovaniu hygienických limitov a dôjde k poškodeniu zdravia obyvateľstva.

- dostavbu D1 s kolektormi podporujú aj nasledujúce obce:
  - **Ivanka pri Dunaji** prijatým uznesením č. 4/2016 zo dňa 19.5.2016 (príloha č. 5). Text uznesenia: Obecné zastupiteľstvo schvaľuje podporu pôvodného projektu plánu výstavby diaľnice D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina s kolektormi a poveruje starostu obce Ivanka pri Dunaji, konať v súlade s pôvodným projektom a informovať OZ.
  - **Bernolákovo prijatým uznesením** č. 5/10/2016 zo dňa 8.2.2016. (príloha č. 6). Text uzesenia: Obecné zastupiteľstvo, na základe svojich kompetencií, ktoré mu vyplývajú zo zákona o Obecnom zriadení, §11 bod 4, písmeno c schvaľuje koncepciu rozvoja jednotlivých oblastí života obce, do ktorej jednoznačne spadá doprava. Na základe výkonu svojich rozhodnutí poveruje starostu obce vo veci „Zmeny na diaľnici D1" jednať v intenciách dodržania pôvodného plánu odsúhlasenej projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie, ktoré je plne v súlade s Územným plánom BSK a rovnako s Územným plánom Bernolákova. Navrhovaná koncepcia plne reflektuje potreby obyvateľov obce Bernolákovo. Súčasný návrh zmeny zrušenia kolektorov a návrh na 8 pruh diaľnice je pre obec a jej dopravu likvidačný a na základe toho by mal starosta riešiť zosúladenie a požadovať zotrvanie pri pôvodnom riešení. Starosta obce by mal v predmetnej veci za obec konať a o každom kroku informovať obecné zastupiteľstvo, ktoré má jediné kompetencie rozhodovať v predmetnej veci za obec.
  - **Chorvátsky Grob** prijatým uznesením č. 150/2016 zo dňa 16.2.2016 (príloha č. 7)., ktorým splnomocňuje starostu obce rokovať s príslušnými orgánmi štátnej správy, samosprávy a Národnou diaľničnou spoločnosťou a.s. vo veci „Zmeny na Diaľnici D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina" v rozsahu a za účelom dodržania pôvodného plánu odsúhlasenej projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie, ktoré je plne v súlade s územným plánom BSK a rovnako s územným plánom Chorvátskeho Grobu a riešiť zosúladenie súčasného stavu s pôvodným riešením. Odporúča starostovi obce v predmetnej veci za obec konať a o každom kroku informovať obecné zastupiteľstvo. Zároveň obecné zastupiteľstvo odporúča starostovi obce uverejniť na web stránku obce Chorvátsky Grob odkaz na spoločnú petíciu obyvateľov obcí Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji a Chorvátsky Grob proti zmenám v projektoch diaľnice D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina.
  - **Vajnory**
  - **Pezinok** – primátor mesta podporil petíciu proti navrhovaným zmenám
  - **spoločným stanoviskom starostov v roku 2012** vyjadrili podporu kolektorom obce Ivanka pri Dunaji, Vajnory, Bernolákovo, Chorvatsky Grob

Ing. Tatiana Kratochvílová