



Bratislava 13. 03. 2017
Číslo: 2394/2017-1.7/ml

ROZHODNUTIE

VYDANÉ V ZISŤOVACOM KONANÍ

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len MŽP SR), ako orgán štátnej správy príslušný podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s § 54 ods. 2 písm. f) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), rozhodlo podľa § 29, ods. 2 zákona na základe oznámenia o zmene navrhovanej činnosti **„Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina (3)“**, predloženého navrhovateľom NDS, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava v spojení s § 18, ods. 2. písm. c) tohto zákona a po vykonaní zisťovacieho konania o posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti podľa § 29 zákona a zákona č. 71/1976 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov takto:

zmena navrhovanej činnosti **„Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina (3)“**
sa nebude posudzovať.

Odôvodnenie

A) PROCESNOSŤ

Navrhovateľ, Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava, doručil dňa 15. 11. 2016 Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len MŽP SR) *Oznámenie o zmene*.

MŽP SR zaslalo *Oznámenie o zmene* všetkým subjektom listom č. 8505/2016/1.7/ml zo dňa 21. 11. 2016. Pre konanie bola podkladom dokumentácia *Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina (3)“*, ktorá bola zároveň zverejnená na webovom sídle MŽP SR na adrese:

<http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/dialnica-d1-bratislava-trnava-krizovatka-triblavina-3->

Subjektom boli doručené listy od 28. 11. 2016 do 02. 12. 2016.

K *Oznámeniu o zmene* boli doručené stanoviská na MŽP SR tak od zainteresovaných subjektov, ako aj od verejnosti v dňoch 02.12.2016 - 22.12.2016.

K došlým stanoviskám od zainteresovaných subjektov, ako aj od verejnosti si MŽP SR vyžiadalo podľa §29. ods. 10 zákona od NDS, a.s., Bratislava listom zo dňa 23. 12. 2016 stanovisko k stanoviskám.

Následne rozhodnutím zo dňa 23. 12. 2016 MŽP SR prerušilo konanie na 14 dní na dodanie stanovisko od NDS, a.s., Bratislava.

NDS, a.s., Bratislava doručila stanovisko k stanoviskám listom zo dňa 10.1.2017. Súčasťou stanoviska bolo:

- Dopravno-kapacitné posúdenie diaľnice D1 v úseku „Vajnory – Triblavina“ prostredníctvom mikroskopického dopravného modelu, november 2016
- Kartogramy jazdných rýchlostí na modelovanej infraštruktúre sústavy križovatiek
- Dopravno-technické riešenie modelovanej infraštruktúry sústavy križovatiek
- Kartogramy dopravného zaťaženia s vyjadrením stupňa kvality dopravného prúdu na modelovanej infraštruktúre
- Výstupy dopravného modelu pre kapacitné posúdenie priepletového úseku D1 MÚK Triblavina - MÚK Ivánka sever
- CD s uvedenými dokumentami.

MŽP SR listom č. 2394/2017-1.7/ml zo dňa 18. 01. 2017 upovedomilo podľa §33 ods. 2 správneho zákona účastníkov konania o možnosti nahliadnutia do podkladov rozhodnutia. Do spisu nahliadli zástupcovia verejnosti a obce Bernolákovo.

K podkladom rozhodnutia (stanovisko od NDS, a.s., Bratislava) zaslali zhodné stanovisko:

- Občianske združenie Triblavina, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo
- PhDr. Mária Kisková, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo
- Peter Hanic, Poľovnícka 43, 900 27 Bernolákovo
- Ing. Tatiana Kratochvílová, Ševčenkova 22, 851 01 Bratislava
- JUDr. Vladimíra Vydrová, Záhradná 79, 900 25 Chorvátsky Grob
- Mestská časť Bratislava – Vajnory, Roľnícka 109 831 07 Bratislava

B) STANOVISKÁ K OZNÁMENIU O ZMENE

Stanoviská k navrhovanej zmene

K *Oznámeniu o zmene* boli doručené tieto stanoviská:

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru, Pezinok (list zo dňa 28. 11. 2016)

Z hľadiska ochrany pred požiarimi nepredpokladá negatívny vplyv zmeny.

Obec Chorvátsky Grob (list zo dňa 28. 11. 2016)

Zmena nemení účel pôvodne posudzovaného zámeru, a preto obec Chorvátsky Grob k posudzovanej zmene nemá námietky.

Obec Bernolákovo (list zo dňa 16.12.2016)

Zaslalo odvolanie sa na uznesenie č. 5/10/2016, v ktorom sa uvádza, že

- Poveruje starostu obce jednat' vo veci „Zmeny na diaľnici D1“ v intenciách dodržania pôvodného plánu odsúhlasenej projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie, ktoré je plne v súlade s ÚP BSK a rovnako s ÚP obce Bernolákovo.
- Súčasný návrh zmeny je pre obec likvidačný a na základe toho by mal starosta riešiť zosúladenie a požadovať zotrvanie pri pôvodnom riešení.

Obec Bernolákovo **podporuje akékoľvek zmeny**, ktorými sa zmení súčasná situácia kolabovania dopravy na Diaľnici D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina a Senecká cesta.

MŽP, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny (list zo dňa 21.12.2016)

Stanovisko napísala ŠOP SR, regionálne centrum ochrany prírody v Bratislave (list zo dňa 16.12.2016). So zmenou navrhovanej činnosti **súhlasia**. Na zásah do biotopu európskeho významu bol vydaný súhlas okresným úradom v Senci v roku 2014.

MŽP, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny sa s uvedeným stanoviskom stotožňuje.

MDVRR SR, útvar vedúceho hygienika rezortu (list zo dňa 08.12.2016)

V stanovisku uvádza, že zmena navrhovanej činnosti môže mať podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie dotknutého územia, a preto má byť predmetom povinného posúdenia podľa zákona.

MDVRR SR, útvar vedúceho hygienika rezortu (list zo dňa 20.01.2016)

Zmena stanoviska.

Na základe nových podkladov od NDS, a.s., Bratislava – Hluková štúdia č. 35/2017, január 2017 – súhlasí so zmenou, súčasne však s ohľadom na očakávané hlukové pomery po uvedení predmetnej stavby do prevádzky, upozorňuje stavebníka a budúceho prevádzkovateľa na povinnosť podľa §52 ods. 1 písm. b) zákona č. 355/2007 predložiť orgánu verejného zdravotníctva na posúdenie z hľadiska možného negatívneho vplyvu na verejné zdravie návrh na kolaudáciu predmetnej stavby a pred uvedením predmetných priestorov do prevádzky predložiť hodnotenie akustických pomerov objektívnym meraním hluku na všetkých chránených územiach dotknutých zmenou navrhovanej činnosti.

Mestská časť Bratislava – Vajnory (list zo dňa 13.12.2016)

V stanovisku sa uvádza, že obec informovala občanov na elektronickej úradnej tabuli.

Mestská časť Bratislava – Vajnory so zrušením kolektorov (súbežných komunikácií pozdĺž diaľnice **nesúhlasí**.

Žiada, aby vzhľadom na závažnosť navrhovaných zmien, a predpokladané významne negatívne vplyvy na životné prostredie a obyvateľov bola zmena navrhovanej činnosti posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z.

Odôvodnenie je popísané v 32 bodoch, ktoré by sa dali zoskupiť do nasledovných okruhov:

- dopravná situácia je v súčasnosti v kolabujúcom stave. Navrhované zmeny budú mať významný negatívny vplyv na MČ Vajnory. Výstavba bez kolektorov významne negatívne zhorší dopravnú situáciu a kvalitu života občanov.
- vypustenie kolektorov je v rozpore s ÚP BSK a obcí (uznesenie zastupiteľstva č. 50/2016)
- dostavbu s kolektormi podporujú aj obce Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo, Chorvátsky Grob, Vajnory a Pezinok a taktiež bolo spoločné stanovisko obcí z roku 2012 a ďalšie obce,
- žiada, aby v správe ohodnotení bola dopravná štúdia, ktorá by vyhodnotila nárast obyvateľov regiónu,
- dochádza k poškodzovaniu biotopu európskeho významu,
- križovatka má právoplatné stavebné povolenie,
- plánuje sa rozsiahla výstavba a jedna križovatka nezabezpečí obsluhu územia a nebude zabezpečená plynulosť premávky,
- požaduje dopravno – kapacitný prieskum,
- vypustenie kolektorov prináša zmenu v dopravnom systéme územia,
- požaduje novú hlukovú štúdiu, rozptylovú štúdiu, HIA, zoologický a botanický prieskum,
- výstavbu variantu bez kolektorov podmieniť výstavbou 4-pruhovej Seneckej cesty, pričom nepoužívať pri výstavbe Seneckú cestu.

Pozn.: podaním stanoviska je *Mestská časť Bratislava – Vajnory* účastníkom konania.

Bratislavský samosprávny kraj (list zo dňa 01.12.2016)

Podľa záväzného regulatívu č. 8.16.1 a verejnoprospešnej stavby č. 1.1 Územného plánu regiónu BSK a jeho grafickej časti je usporiadanie diaľnice D1 od Bratislavy do Trnavy navrhnuté ako diaľničný 6-pruh + kolektory.

Predložená zmena riešenia križovatky Triblavina je v rozpore s platným ÚPN R-BSK, a preto BSK s návrhom zmeny navrhovanej činnosti *Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina (3)* **nesúhlasí.**

Stanovisko rovnakého znenia zaslali

Mgr. Michaela Seifertová, Záhradnícka 3, 900 28 Ivanka pri Dunaji (list zo dňa 14.12.2016)
PhDr. Mária Kisková, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo (list zo dňa 13.12.2016)
Peter Hanic, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo (list zo dňa 13.12.2016)
Ing. Patrícia Fatulová, Lúčna 32, 900 25 Chorvátsky Grob (list zo dňa 13.12.2016)
JUDr. Vladimíra Vydrová, Záhradná 79, 900 25 Chorvátsky Grob (list zo dňa 13.12.2016)
Ing. Dana Micháľková, Na pasienku 4, 900 25 Chorvátsky Grob (list zo dňa 13.12.2016)
Ján Granec, Školská 17, 900 25 Chorvátsky Grob (list zo dňa 13.12.2016)
Martina Múčková, Výhon 16, 900 25 Chorvátsky Grob (list zo dňa 13.12.2016)
Peter Borovský, Svätoplukova 37, 900 25 Chorvátsky Grob (list zo dňa 13.12.2016)
Daniela Keblešová, Školská 12, 900 25 Chorvátsky Grob (list zo dňa 13.12.2016)
Ivan Volek, Brusnicova 21, 900 25 Chorvátsky Grob (list zo dňa 13.12.2016)
Martina Jánošíková, Bernolákova 16, 900 27 Bernolákovo
Ing. Martina Brunel, Potočná 29, 900 27 Bernolákovo

So zrušením kolektorov (súbežných komunikácií pozdĺž diaľnice) **nesúhlasia.**

Žiadajú, aby vzhľadom na závažnosť navrhovaných zmien, a predpokladané významne negatívne vplyvy na životné prostredie a obyvateľov bola zmena navrhovanej činnosti posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z.

Odôvodnenie:

Dňa 5.2.2016 bolo na elektronickej úradnej tabuli v Bernolákove zverejnené oznámenie o zmene k navrhovanej činnosti „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina (3)“.

So zrušením kolektorov (súbežných komunikácií pozdĺž diaľnice) nesúhlasíme. Žiadame, aby predmetná zmena projektu bola vzhľadom na závažné dopady a predpokladané významné negatívne vplyvy na životné prostredie a obyvateľstvo posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Uvedené žiadame z nasledujúcich dôvodov:

- dopravná infraštruktúra v tomto regióne je dlhodobo nadmerne zaťažovaná. Dlhodobé plánované rozšírenie Seneckej cesty na 4-pruhovú komunikáciu je momentálne zastavené a projekčne ani majetkoprávne nie je v riešení. Dôvodom je aj fakt, že kolektory mali nahradiť rozšírenie Seneckej cesty. Zrušením kolektorov by tak došlo k významnému časovému odkladu zlepšenia dopravnej situácie v už dnes kolabujúcej doprave,
- 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,
- zmena stavby nie je v súlade s územným plánom BSK a územnými plánmi okolitých obcí (príloha č. 1 - Unesenie zastupiteľstva BSK č. 50/2016),
- podľa stanoviska projekčnej spoločnosti Amberg, ktorá je autorom dokumentácie pre projekt „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh“, zo dňa 28.1.2015 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. 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:
 - o **Ivanka pri Dunaji** prijatým uznesením č. 4/2016 zo dňa 19.5.2016. 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.
 - o **Bernolákovo** prijatým uznesením č. 5/10/2016 zo dňa 8.2.2016. Text uznesenia: 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 zosúladienie 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.
 - o **Chorvátsky Grob** prijatým uznesením č. 150/2016 zo dňa 16.2.2016, 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 zosúladienie 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.
 - o **Vajnory** – obec pripravuje samostatné stanovisko
 - o **Pezinok** – primátor mesta podporil petíciu proti navrhovaným zmenám
 - o **spoločným stanoviskom starostov v roku 2012** vyjadrili podporu kolektorom obce Ivanka pri Dunaji, Vajnory, Bernolákovo, Chorvátsky Grob
 - v území boli zahájené stavebné práce, ktoré by mali byť do ukončenia procesu posudzovania vplyvov zastavené, nakoľko dochádza k poškodzovaniu biotopu druhu európskeho významu Castor fiber (bobor vodný). V mieste premostenia toku pri realizácii tejto stavby bola zasypaná hrádza vybudovaná bobrom vodným. Výskyt bobra potvrdili miestni poľovníci aj

- urbár. Terénny prieskum rovnako potvrdil prítomnosť bobra a zásah do jeho biotopu (ohľodané a popadané stromy s typickou textúrou po bobrích zuboch),
- na základe našich informácií má NDS vypracovaný zoologický prieskum, ktorý však nezverejnila. Žiadame o jeho zverejnenie,
 - spracovatelia Oznámenia o zmene neposkytli Príslušnému orgánu dostatočné informácie o území, napríklad zamlčali potrebný zásah do biotopu druhu európskeho významu bobra vodného. Podľa §4 zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov je pritom každý, kto buduje vodnú stavbu alebo líniovú stavbu, ktorá môže ohroziť zabezpečenie priaznivého stavu ochrany populácií druhov živočíchov v ich prirodzenom areáli v dôsledku narušenia alebo obmedzenia ich migračných trás, povinný použiť také riešenie, ktoré zachováva migračnú priechodnosť. Za týmto účelom je povinný na vlastné náklady vykonať opatrenia umožňujúce migráciu živočíchov v miestach, ktoré sa križujú s ich migračnými trasami, a to zriadenie vhodných stavebných konštrukcií alebo technických zariadení a zabezpečenie ich funkčnosti,
 - pôvodne plánovaná križovatka Triblavina s kolektormi má právoplatné stavebné povolenie. Na výber zhotoviteľa stavby prebehlo verejné obstarávanie, ktorého víťazom sa stala firma PORR. Realizácia stavby bola zahájená v roku 2015. Realizácia stavby v inom rozsahu, ako je v aktuálne platnom stavebnom povolení, je v rozpore so zákonom o verejnom obstarávaní,
 - výstavba križovatky D1 bez kolektorov zvýhodní len jedného investora – spoločnosť Starland holding, ktorá v okolí navrhovanej križovatky Triblavina plánuje výstavbu 40 tisícovej obytnej štvrť a výstavbu logistických centier. Uvedená spoločnosť skupila pásy pozemkov v okolí vyústenia kruhových križovatiek z MÚK Triblavina tak, aby znemožnila napojenie sa ďalším subjektom,
 - **nie je dopravne doriešené napojenie sa na existujúcu cestnú sieť z križovatky Triblavina,** a preto jej výstavba bez kolektorov neumožní zlepšenie dopravy priľahlého regiónu,
 - výhľadová obsluha územia bola z dlhodobého hľadiska v územnoplánovacej dokumentácii Bratislavského samosprávneho kraja zabezpečená výstavbou kolektorov. Bez nich **nebude zabezpečená obsluha územia,**
 - **zrušením kolektorov dôjde k preťažovaniu diaľničných križovatiek,** keďže napojenie na kolektor je možné každých 500m a napojenie na diaľnicu len každých 5000m, prípadne je možné vzdialenosť znížiť najmenej však na 2500m,
 - **kolektory majú slúžiť ako prístupová cesta v období výstavby.** V prípade, že sa nevybudujú, znamenalo by to fatálny negatívny dopad na dopravu v období výstavby najmä na Seneckú cestu, ktorá už dnes kapacitne nevyhovuje a tým aj fatálny dopad na všetkých obyvateľov celej spádovej oblasti, ktorí túto cestu využívajú pri dochádzaní do práce. Už v súčasnej dobe dosahujú pri bežnej premávke zdržania v Ivanke pri Dunaji, Vajnorochoch a Bernolákove 30-45 min. Po zvýšení záťaže o ďalšiu nákladnú dopravu by sa stal stav neúnosný. Na základe uvedeného žiadame pre všetky varianty vyhodnotiť vplyvy na dopravné a hlukové pomery v dotknutom území vrátane hlukových a dopravných štúdií pre obdobie výstavby, vrátane kumulatívneho vplyvu dopravy z nového logistického parku budovaného v katastri Ivanka pri Dunaji,
 - kolektory majú slúžiť ako náhradná komunikácia v prípade nehody na diaľnici D1. Ich odstránením by **nebola zabezpečená plynulosť premávky v prípade nehody na diaľnici.** Dňa 17.6.2016 došlo v Bratislave na diaľnici D1 v smere na Senec pred Sencom k reťazovej dopravnej nehode. Od miesta kolízie sa tvorili kolóny, ktoré dosiahli rekordných 30 km. Ľudia uviazli v zápche aj na pol dňa. Aj pre uvedené prípady vznikol návrh realizácie kolektorov, ktoré umožnia v prípade kolízie na diaľnici alternatívnu cestu tak pre záchranné zložky, tak pre motoristov.
 - kolektory majú slúžiť ako prístupová komunikácia pre záchranné zložky v prípade nehody na diaľnici D1. **Zrušením kolektorov nebude zabezpečený rýchly prístup záchrannej zdravotnej služby a ostatných záchranných zložiek,** čo spôsobí ohrozenie zdravia obyvateľstva a bude mať negatívny dopad na pohodu života a kvalitu života,

- uvedené podporuje aj stanovisko autora projektovej dokumentácie – spoločnosti R-projekt zo dňa 25.4.2016,
- zmena projektu prináša zmenu **prístupovej cesty** z okružnej križovatky pri križovatke Triblavina k ceste I/61, ktorá nemá parametre diaľničného privádzača, ale má parametre obslužnej komunikácie v obytnej zóne. Nedodržanie normy pre diaľničný privádzač je významne zvýšené riziko kolízií na uvedenej komunikácii a znížená kapacita komunikácie. Z pohľadu životného prostredia to znamená, že doprava z diaľnice cez túto komunikáciu nemôže preniesť dopravnú kapacitu bez toho, aby nebolo mimoriadne zaťažené životné prostredie hlukom, splodinami a inými negatívnymi vlastnosťami, ktoré budú vznikať pri zápche resp. výraznom spomalení dopravy smerom z diaľnice na miestnu cestnú sieť. Okrem parametrov obslužnej komunikácie v obytnej zóne má novonavrhovaná cesta aj dve napojenia na obytnú zónu Šákoň s minimálnymi odbočovacími pruhmi, ktoré sú na plánovanú intenzitu dopravy absolútne nedostatočné a budú spôsobovať spomalenie dopravy resp. zápchy v oboch smeroch (smer z diaľnice ako aj smer na diaľnicu). Musíme požadovať relevantný dopravnokapacitný prieskum, ktorý preukáže, že takýto typ komunikácie s takto navrhnutými odbočovacími pruhmi nespôsobí nedostatočnou dopravnou kapacitou zhoršenie životného prostredia,
- zmena projektu prináša aj zmenu v napojení na štátnu cestnú sieť na cestu prvej triedy I/61, ktorá je naprojektovaná ako dočasná jednoduchá križovatka riadená jedným semaforom bez odbočovacích pruhov, čo znamená určite výrazné zahľtenie dopravy smerom na diaľnicu a aj smerom z diaľnice s výraznými negatívnymi vplyvmi na životné prostredie (hluk, splodiny a pod.).
- petíciu **PETÍCIA ZA PRESTAVBU „DIAĽNICE D1 BRATISLAVA – TRNAVA SO SÚBEŽNÝMI KOLEKTORMI“ A VÝSTAVBU „KRIŽOVATKY TRIBLAVINA“ V SÚLADE S VYDANÝMI POVOLENÍAMI Z ROKU 2013** podpísalo niekoľko tisíc signatárov, čo svedčí o závažnosti problematiky a nutnosti stavbu posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z.z.

Okrem toho žiadame:

- navrhovaná zmena sa dotýka celej spádovej oblasti, preto postavenie dotknutej obce v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie žiadame aj pre obec: **Zálesie, Cífer, Tureň, Veľký Biel, Senec, Ivanka pri Dunaji, Malinovo, Pezinok, Nová Dedinka, Slovenský Grob,**
- do správy o hodnotení vypracovať novú komplexnú dopravnú štúdiu (dopravno – kapacitný prieskum), ktorá bude zohľadňovať výhľadový nárast obyvateľov v dotknutých obciach tak, ako je schválený v územných plánoch (100000 obyvateľov) a to vrátane kumulatívneho vplyvu logistických parkov, ktoré sú plánované v nižšie uvedenom rozsahu v katastri Ivanka pri Dunaji (prebieha posudzovanie vplyvov na životné prostredie) a logistických parkov južne a severne od križovatky Triblavina (momentálne boli vydané stavebné a územné rozhodnutia) v katastri Bernolákova.

Tab. Plánovaná výstavba v K.ú. Bernolákovo a Ivanka pri Dunaji v m²

	spolu plocha	zastavaná plocha (haly+budovy)	spevnená plocha (cesty, parkoviská...)
Logistický park Ivanka pri Dunaji	204 302	84 300	73 420
Mountpark (Šákoň)	305 954	119 756	94 358
Vedecko-výskumné centrum	66 940	11 802	20 346
Logistic park Triblavina	582 500	253 750	172 235
Logistické centrum Triblavina	262 972	89 560	90 314
Zmiešané územie, zóna Bernolákovo - západ: Varianty	461 592	57 530	77 628

využitia územia			
Spolu	1 884 260	616 698	528 301

	zeleň	počet park. miest	plán
Logistický park Ivanka pri Dunaji	46 580	499	po vydani SP
Mountpark (Šakoň)	91 840	499	po vydani SP
Vedecko-výskumné centrum	34 184	301	2014-2018
Logistic park Triblavina	139 665	498	2016-2020
Logistické centrum Triblavina	77 191	438	2016-2017
Zmiešané územie, zóna Bernolákovo - západ: Varianty využitia územia	252 984	831	2 015
Spolu	642 444	3 066	

- žiadame vypracovať plán organizácie dopravy počas výstavby. Bez neho nie je možné posúdiť vplyv navrhovanej činnosti na obyvateľstvo. Existujúca dopravná sieť nepostačuje ani existujúcej dopravnej záťaži,
- vypracovať rozptylovú štúdiu pre dotknuté obce pre variant s kolektormi a bez kolektorov,
- vypracovať hlukovú štúdiu v dotknutých obciach pre variant s kolektormi a bez kolektorov,
- vypracovať HIA (health impact assessment) pre dotknuté obce pre variant s kolektormi a bez kolektorov ako pre obdobie výstavby, tak aj prevádzky,
- vypracovať nový zoologický a botanický prieskum v území,
- zverejniť existujúci zoologický prieskum územia v lokalite Triblavina,
- doplniť variant križovatky s kolektormi,
- výstavbu variantu bez kolektorov podmieniť výstavbou 4-pruhovej Seneckej cesty Bratislava – Senec,
- pri výstavbe žiadame nepoužívať Seneckú cestu ako prístupovú komunikáciu na stavenisko, ale žiadame vybudovať prístupové komunikácie v súbehu s diaľnicou. V opačnom prípade dôjde k fatálnemu kolapsu dopravy na starej Seneckej ceste.

Príloha:

1. Uznesenie Bratislavského samosprávneho kraja č. 50/2016 zo dňa 22.4.2016 k súladu navrhovanej zmeny činnosti s územným plánom Bratislavského samosprávneho kraja

Súčasťou stanoviska Mgr. Michaeli Seifertovej, Záhradnícka 3, 900 28 Ivanka pri Dunaji je navyše:

- Uznesenie č. 50/2016 z 22.4.2016 zastupiteľstva BSK, kde v bode B konštatuje, že riešenie je v rozpore s platným ÚP BSK a že s predloženým návrhom nesúhlasí.
- stanovisko BSK zo dňa 11.1.2016 k projektovej dokumentácii, kde konštatuje, že riešenie je v rozpore s platným ÚP BSK
- stanovisko BSK zo dňa 05.4.2016 občianskej iniciatívy, v ktorej ju podporuje
- list AMBERG pre NDS. a.s., zo dňa 28.1.2015, v ktorom uvádza, že vzhľadom na rastúcu intenzitu dopravy bude potrebné rozšíriť kolektory
- Uznesenie č. 4/2016 z obecného zastupiteľstva Ivanka pri Dunaji v bode 10 – podpora výstavby s kolektormi
- Uznesenie č. 150/2016 z obecného zastupiteľstva obce Chorvátsky Grob – zaväzuje rokovať starostu o pôvodnom riešení diaľnice D1 (s kolektormi)

- list R-Projekt Invest, s.r.o., v ktorom sa uvádza, že stavba 6 pruh+ kolektory je z ekonomického hľadiska efektívna s vysokým IRR.

Osobitné stanoviská

Zuzana Čaputová, advokátka, Holubyho 37, 902 01 Pezinok (list zo dňa 12.12.2016)

Svoje stanovisko rozdelila do nasledovných bodov

- I. zmeny mali byť posúdené povinným hodnotením a nie oznámením o zmene, čiže podľa §18 ods. 1, písm. d),
- II. predmetom Oznámenia o zmene sú významné zmeny v koncepcie diaľnice. Preto je potrebné zabezpečiť kompletný dopravný – kapacitný prieskum, ktorý zohľadní všetky vplyvy novovznikajúcej okolitej zástavby, vrátane logistických parkov tak, ako sú povoľované stavebnými úradmi obcí Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, a Chorvátsky Grob – kumulatívne.
- III. Judikatúra a zahraničná právna úprava: uvádza judikatúru súdneho dvora EÚ, podľa ktorej „Projekt prestavby cesty, ktorý sa svojim rozsahom a spôsobom realizácie rovná stavbe, možno v zmysle uvedenej prílohy považovať za stavebný projekt“. Z uvedeného vyplýva, že projekt prestavby cesty, ktorý sa svojim rozsahom a spôsobom realizácie rovná stavbe, možno v zmysle prílohy I. smernice EIA považovať za samostatný stavebný projekt a nie iba za zmenu projektu.

Súčasťou tejto kapitoly je rozbor právnych úprav v Českej republike, Maďarsku a ďalšie nálezy súdneho dvora EÚ. Poukazuje na týchto príkladoch na to, že zmena stavby, ktorá svojim rozsahom, spôsobom realizácie sa rovná stavbe, možno považovať za samostatný stavebný objekt, ktorý podlieha posúdeniu vplyvov.

IV. K aplikácii ustanovenia §18 ods. 2, písm. c) zákona EIA

Zmeny mali byť posúdené povinným hodnotením a nie oznámením o zmene, čiže podľa §18ods. 1, písm. d) a nie § 18 ods. 2, písm. c).

V. Rozpor s územným plánom

Zmena nie je v súlade s územným plánom BSK.

Správny orgán musí zosúladiť svoje individuálne právne akty (Rozhodnutie zo zisťovacieho konania) so všeobecne záväznými právnymi aktami (ÚPN BSK), čiže pre správny orgán z toho vyplýva, že nesmie byť v rozpore s týmito aktami a takéto rozhodnutie by bolo nezákonným, vydaným v rozpore s §46 správneho poriadku, a teda aj v rozpore s § 3 ods. 1 správneho poriadku.

VI. Záverečné návrhy

- Navrhuje, aby správny orgán zastavil konanie, vzhľadom na to, že nebol zákonný dôvod na jeho začatie a vykonať povinné hodnotenie.
- Navrhuje vykonať posudzovanie vplyvov na životné prostredie, pričom poukazuje na rozpor navrhovanej zmeny so záväznými časťami ÚPN BSK. Uvedený rozpor nie je možné preklenúť ignorovaním regulatívu uvedeného v ÚPN BSK, vzhľadom na nevyhnutnosť súladu individuálnych právnych aktov so všeobecne záväznými.

Ing. Tatiana Kratochvílová, Ševčenkova 22, 851 01 Bratislava (list zo dňa 13.12.2016)

V stanovisku uvádza:

- zmeny mali byť posúdené povinným hodnotením a nie oznámením o zmene, čiže podľa §18 ods. 1, písm. d),
- predmetom Oznámenia o zmene sú významné zmeny v koncepcie diaľnice. Preto je potrebné zabezpečiť kompletný dopravno – kapacitný prieskum, ktorý zohľadní všetky vplyvy novovznikajúcej okolitej zástavby, vrátane logistických parkov tak, ako sú povoľované stavebnými úradmi obcí Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, a Chorvátsky Grob – kumulatívne.
- navrhovaná zmena prináša zhoršenie plynulosti na št. ceste I/61. Vzhľadom na to by zmeny zásadným spôsobom negatívne ovplyvnili pohodu života obyvateľov dotknutých obcí a mali nezanedbateľné účinky na zdravie obyvateľov.
- pre posúdenie sa musí uplatniť postup podľa §18 ods. 1 – a teda vykonať posudzovanie vplyvov
- rozpor s územným plánom - podľa Uznesenia č. 50/2016 z 22.4.2016 zastupiteľstva BSK, kde v bode B sa konštatuje, že riešenie vypustenia kolektorov je v rozpore s platným ÚP BSK. Vydanie rozhodnutia v zisťovacom konaní, príp. následne v konaní o posudzovaní vplyvov zmien navrhovanej činnosti v rozpore so záväznými časťami územného plánu BSK by bolo v rozhodnutí nezákonným, vydaným v rozpore s § 46 správneho poriadku, a teda aj v rozpore s §3 ods.1 správneho poriadku.
- Na základe uvedeného navrhuje, aby správny orgán
 - = zastavil zisťovacie konanie
 - = začal posudzovanie zmeny v povinnom hodnotení, pričom ide o rozpor so záväznými časťami ÚPN BSK
 - = zabezpečil kompletný dopravno – kapacitný prieskum

C) VYHODNOTENIE PRIPOMIENOK

C1) Stanovisko NDS, a.s., Bratislava k stanoviskám subjektov (list zo dňa 10. 01. 2017)

Okrem stanoviska boli priložené aj dokumentácie a CD:

Dopravno-kapacitné posúdenie diaľnice D1 v úseku „Vajnory – Triblavina“ prostredníctvom mikroskopického dopravného modelu, MDV SR, vypracované VÚD Žilina 11/2016

Hluková štúdia 06/2016

Emisná štúdia 02/2016

STANOVISKO

„K doručeným stanoviskám verejnosti si na úvod dovoľujeme poznamenať, že diaľničná križovatka Triblavina je jednou z 5 etáp skapacitnenia diaľnice D1 v úseku Bratislava-Trnava. Predložené Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti **sa týka výlučne križovatky Triblavina**. Ostatné úseky rozšírenia D1 sú vo výstavbe resp. v procese prípravy. **Nakoľko väčšina námietok verejnosti sa dotýka ostatných súvisiacich úsekov rozšírenia diaľnice D1 (najmä úseku D1 Bratislava-Triblavina) dokumentácie jednotlivých stavieb navrhovaných zmien budú priebežne predkladané na MŽP na samostatné zisťovacie konanie. Súčasne uvádzame, že na základe rozhodnutia ministra dopravy Arpáda Erseka zo dňa 23.11.2016 Národná diaľničná spoločnosť /ďalej NDS/ preberá investičnú prípravu stavby I/61 Bratislava – Senec – skapacitnenie od Slovenskej správy ciest Bratislava. Rozšírením cesty I/61 na 4-pruh bude plne nahradené pôvodné riešenie kolektorové riešenia diaľnice.**

Po preštudovaní doručených stanovísk Vám zasielame nasledovné vysvetlenia k stanoviskám verejnosti, dotknutých orgánov a právnických subjektov. Nakoľko námietky verejnosti sú totožné, sú vysvetlené v súhrnnom stanovisku.

V stanoviskách k Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti Diaľnica D1 Bratislava-Trnava, križovatka Triblavina, horeuvedené subjekty žiadajú, aby zmena projektu križovatky Triblavina bola posudzovaná podľa zákona č.24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie z nasledovných dôvodov:

-dopravná infraštruktúra v regióne je dlhodobo nadmerne zaťažovaná. Dlhodobo plánované rozšírenie Seneckej cesty na 4-pruh je zastavené. Dôvodom je fakt, že kolektory mali nahradiť rozšírenie Seneckej.....

Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina. Rozšírenie cesty I/61 na 4-pruhovú v celom úseku Bratislava – Senec je na základe pokynu ministra dopravy SR, Arpáda Érseka súčasťou komplexného riešenia dopravnej situácie v Bratislavskom kraji v nadväznosti na výstavbu diaľnice D4. Národná diaľničná spoločnosť preberá investičnú prípravu stavby I/61 Bratislava – Senec – skapacitnenie od Slovenskej správy ciest. Rozšírením cesty I/61 na 4-pruh bude plne nahradené pôvodné riešenie kolektorové riešenie diaľnice D1, čo je aj predmetom Dopravno-kapacitného posúdenia diaľnice D1 v úseku „Vajnory – Triblavina“ (v prílohe).

-stavba diaľnice D1 s kolektormi je dlhodobá stratégia zapracovaná aj do územného plánu VÚC BSK. Opodstatnenie tohto riešenia je podporené množstvom dopravných štúdií. Naopak účelnosť navrhovaného riešenia nie je preukázaná žiadnou komplexnou dopravnou štúdiou....

Stanovisko NDS: Účelnosť navrhovaného riešenia bola preukázaná okrem samostatného dopravno-kapacitného posúdenia vypracovaného pre DSP v roku 2015 aj ďalšími 6 dopravno-inžinierskymi modelmi celej lokality. Naopak, účelnosť a bezpečnosť kolektorového riešenia nie je podložená, okrem uvedeného dopravného prieskumu z DÚR z roku 2011, žiadnym iným podkladom. Navyše z hľadiska bezpečnosti na intenzívne dopravne zaťaženej D1 je pridávanie ďalších priepletov medzi kolektorom a diaľnicou nevhodné. Pre skapacitnenie diaľnice D1 v 6-pruhovom šírkovom usporiadaní s kolektormi boli vypracované Dopravno-inžinierske podklady v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie v apríli 2011, spoločnosťou DIC Bratislava. Z týchto podkladov vyplýva, že v roku 2035 pre realizáciu 6-pruhu s kolektormi bude úsek D1 Vajnory-Triblavina na hranici únosnosti t. j. v funkčnej triede E podľa STN 736101 Projektovanie ciest a diaľnic. To znamená, že navrhované rozšírenie D1 s dvojpruhovými kolektormi bolo už v tom čase na hranici dopravnej únosnosti.

Pre navrhované 8-pruhové riešenie D1 v úseku Vajnory - Triblavina bolo vypracovaných niekoľko dopravno-kapacitných prieskumov a modelov, v ktorých bolo posúdené dopravné zaťaženie jestvujúcej cestnej siete v špičkových hodinách v dotknutom území.

Ide o nasledovné podklady:

-Diaľnica D1, mimoúrovňová križovatka Triblavina (Dopravno-inžiniersky prieskum pre DÚR) DIC s.r.o. 2012

-Stanovení očekávaných hodnot intenzít na krížení D1x III/502002 (Centrum dopravního výzkumu, Brno 2014)

-D1 Bratislava-Senec, MÚK Triblavina, Dopravno kapacitné posúdenie, aktualizácia 2014(Alfa 04 a.s.,)

-Dopravné posúdenie okružnej križovatky na ceste I/61 a III/502002 Bernolákovo(Alfa 04 a.s.)

-Diaľnica D1 BA-TT, križovatka Triblavina-napojenie na cestu I/61, 0-etapa Dopravno-inžiniersky prieskum pre DSP (PROJ-SIG s.r.o. 2013)

-Diaľnica D1 Bratislava-Senec, úsek Vajnory križovatka Triblavina, Sprievodná správa k mikroskopickému dopravnému modelu (VÚD Žilina 6/2015)

-Dopravno-inžiniersky prieskum, diaľnica D1, Bratislava-Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek, DSP 11/2015, (Alfa 04, Amberg, Valbek, Geoconsult).

-Kapacitné posúdenie diaľnice D1/D4 v úseku Vajnory-Triblavina prostredníctvom mikroskopického dopravného modelu (VÚD Žilina 5/2016)

-Dopravno-kapacitné posúdenie diaľnice D1 v úseku „Vajnory – Triblavina“ prostredníctvom mikroskopického dopravného modelu, MDV SR, vypracované VÚD Žilina 11/2016 (v prílohe listu)

Vykonané dopravno-kapacitné posúdenia považujeme v dotknutom území za postačujúce a je možné do nich nahliadnuť, sú k dispozícii na NDS, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava na základe telefonického dohovoru s Ing. Dinkovou, tel. 02/58311346 alebo elektronicky: alexandra.dinkova@ndsas.sk.

-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.

Stanovisko NDS: Križovatka Triblavina je v územnom pláne VÚC BSK vyznačená krúžkom, pričom nikde nie je definovaný tvar a ani kolektory ako súčasť križovatky. V záväznej časti sa neuvádza podmienka, že kolektory je nevyhnutné budovať s výstavbou samotnej diaľničnej križovatky. Okresný úrad v Bratislave s k súladu zmien križovatka Triblavina s územným rozhodnutím vyjadril súhlasným stanoviskom.

Na tvrdenie, že NDS koná v rozpore s územným plánom VÚC BSK si dovoľíme upozorniť, že Územný plán Bratislavského samosprávneho kraja je spracovaný nad rámec riešenia podrobností, a preto jeho obsah považujeme v rozpore s ustanoveniami stavebného zákona a všeobecne záväznými právnymi predpismi. Uvedené vychádza zo skutočnosti, že takto spracovaný prílišnú podrobnosť (6pruhová + kolektory) má určovať podrobnejšia územnoplánovacia dokumentácia (územný plán obce, alebo podrobnejšie územný plán zóny), nakoľko predmetom územného plánu regiónu je stanovenie dopravných koridorov, nie samotné podrobné umiestnenie a kategorizácia ciest.

- Zmena stavby nie je v súlade s územným plánom BSK a územnými plánmi okolitých obcí.

Stanovisko NDS: Zmena stavby križovatky Triblavina spočíva v zmene počtu pruhov v priestore diaľnice D1, čo je v súlade s koridorom vymedzeným územným plánom obcí resp. VÚC BSK. Križovatka Triblavina je v územných plánoch obcí Bernolákovo a Chorvátsky Grob rovnako vyznačená krúžkom, pričom v textovej časti nie sú definované kolektory ako súčasť križovatky.

Pre úplnosť konštatujeme, v prípade zachovania kolektorového riešenia diaľnice by bol potrebný trojpruhový kolektor popri D1 v každom smere, čo by bolo nad rámec koridoru vymedzeného územným plánom VÚC BSK ako aj mimo záberu pozemkov pre rozšírenie D1 v zmysle územného rozhodnutia.

-Podľa stanoviska projekčnej spoločnosti Amberg, ktorá je autorom dokumentácie pre stavebné povolenie D1 Bratislava - Senec, rozšírenie na 6-pruh, je zrejme, 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 MÚK Triblavina bude potrebné zväčšiť počet jazdných pruhov v profile koridoru na 6(3+3) pruhy na D1 a 3+3 pruhy na kolektoroch. V úseku od MÚK Triblavina po koniec úseku je potrebné zväčšiť počet

pruhov na D1 na 8(4+4)pruhy. Nakoľko nami spracovávaný úsek diaľnice prechádza križovatkou Triblavina budovanou v inej stavbe, je potrebné vzhľadom na zvolený spôsob riešenia dopravy túto križovátku upraviť.

Stanovisko NDS: Pre lepšie pochopenie súvislostí Vám predkladáme nasledovné objasnenie zmeny dopravnej koncepcie diaľnice D1.

K zmene koncepčného riešenia križovatky Triblavina došlo na základe výsledkov vyplývajúcich z dopravného riešenia D1 v úseku Bratislava, Vajnory-križovatka Blatné.

Táto zmena vyplynula z aktualizovaného dopravno-kapacitného posúdenia úseku Bratislava, Vajnory – križovatka Blatné, podľa ktorého bol nárast intenzít dopravy taký, že pôvodné riešenie 6-pruhovej diaľnice D1 vrátane súbežných jednosmerných kolektorov navrhované v DÚR (2010) bolo nevyhovujúce.

Navyše v pôvodnej dokumentácii pre územné rozhodnutie rozšírenia D1 v úseku Bratislava-Trnava nebol zohľadnený prírastok dopravy z plánovanej diaľnice D4, nakoľko v tom čase t.j. v roku 2010 nebol jasný tvar križovatky diaľnic D1/D4 Ivanka sever a ani prírastok intenzít dopravy z D4.

Z tohto dôvodu bol vydaný pokyn na zastavenie projekčných prác na dokumentácii pre stavebné povolenie D1 Bratislava-Senec, rozšírenie na 6-pruh a hľadalo sa také riešenie rekonštrukcie D1 (najmä v najviac zaťaženom úseku medzi diaľnicou D4 a križovatkou Triblavina), ktoré by zodpovedalo aktuálnym resp. výhľadovým dopravným prognózam.

Na základe požiadavky MDVRR vypracoval VUD Žilina v novembri 2016 Dopravno – kapacitné posúdenie diaľnice D1 v úseku Vajnory – Triblavina, ktorého cieľom bolo kapacitne preveriť konfiguráciu diaľnice D1 z hľadiska širkového usporiadania v súlade s aktuálne platnou územno-plánovacou dokumentáciou Bratislavského samosprávneho kraja (3+2 pre jeden smer) a súčasne umožňuje vo výhľade dobudovanie a napojenie ďalších súbežných cestných komunikácií, ktoré zabezpečujú dostatočnú dopravnú obslužnosť územia. V rámci tohto posúdenia bolo i hodnotenie stupňov kvality priepletového úseku medzi MÚK Ivánka Sever a MUK Triblavina na základe stupňa vyťaženia definovaného v súlade s TP 16/2015. Závery tohto posúdenia vzhľadom na výstupy dopravného modelu sú, že navrhované rozšírenie diaľnice na 8-pruh je kapacitne dostačujúce aj pre výhľadové obdobie do roku 2040. Uvedené Dopravno – kapacitné posúdenie diaľnice D1 v úseku Vajnory – Triblavina vám prílohe zasielame.

-Súčasná dopravná situácia absencia zbernej komunikácie vyššieho rádu spôsobuje, že množstvo obyvateľov regiónu žije v území s prekročenou únosnosťou. Tranzitná doprava je vedená priamo cez obce a dennodenne sú prekračované limity pre hluk a 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...

Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina. Riešenie regionálnej dopravy prináleží do kompetencie VÚC BSK, resp. samotných obcí, rovnako ako aj vylúčenie prechodu tranzitnej dopravy cez intravilán obcí. Výstavbou križovatky Triblavina bude doplnená ďalšia križovatka, ktorá spolu s križovatkou Čierna voda na D4, Ivankou západ na I/61 v križovaní s D4, s križovatkou Vajnory a Ivanka sever zabezpečí komfortné napojenie tranzitnej dopravy z priľahlého územia.

-V území boli zahájené stavebné práce, ktoré by mali byť do ukončenia procesu zastavené, nakoľko dochádza k poškodzovaniu biotopu druhu európskeho významu Castor fiber (bobor vodný). V mieste premostenia toku pri realizácii tejto stavby bola zasypaná hrádza vybudovaná

bobrom vodným. Výskyt bobra potvrdili miestni poľovníci aj urbár. Terénny prieskum rovnako potvrdil prítomnosť bobra a zásah do jeho biotopu.

Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina. V rámci procesu stavebného konania pre križovatku Triblavina bola spracovaná Inventarizácia jestvujúcich biotopov v okolí toku Čierna voda. Prítomnosť bobra vodného nebola potvrdená v stanovisku ŠOP SR ani v stanovisku OÚ Senec, odboru starostlivosti o ŽP k stavebnému konaniu.

Upozorňujeme, že zmena stavby pred dokončením sa nedotýka stavebných objektov navrhnutých v okolí toku Čierna voda. Tieto objekty sú povolené platným stavebným povolením a nepodliehajú zmene. Poukazovanie na poškodzovanie biotopu bobra v stanovisku k Oznámeniu o zmene je účelová konštrukcia, ktorá nemá nič spoločné so zmenami stavby, ktoré sú predmetom 8a. Spojenie „poškodzovanie biotopu druhu európskeho významu“ nemá oporu v zákone č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o OPaK“). Informácia, že v mieste premostenia toku bola pri realizácii tejto stavby zasypaná hrádza vybudovaná bobrom nie je pravdivá.

Zmena technických riešení, ktoré sú predmetom Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti križovatky Triblavina nesúvisí s výskytom tohto druhu v lokalite. Tam, kde sa zmena plánuje, ani nikde v okolí sa biotopu bobra nič netýka. Stavba ako taká nemá na bobra žiadny vplyv. Prieskumom v procese posudzovania EIA v lokalite nebol zaznamenaný výskyt bobra.

Počas monitoringu bioty pred výstavbou (2014) bol v okolí stavby zaznamenaný výskyt jedného bobra cca 100 metrov od územia, kde následne prebehli stavebné práce na premostení toku Čierna voda, no absencia pobytových znakov indikuje, že iba lokalitou prechádzal a jeho trvalý výskyt tu nie je.

Monitoring bioty v prvom roku počas výstavby (2015) zaznamenal stopy v blate a bol pozorovaný jeden mladý jedinec, no pobytové znaky zodpovedajúce trvalému osídleniu lokality opäť absentujú. V texte správy z monitoringu za rok 2015 sa uvádza: „V porovnaní s výsledkom monitoringu z roku 2014 nedošlo v priebehu prvého roku výstavby k žiadnej zmene vo výskyte bobra v dotknutej lokalite. Stavba nemá žiadny vplyv na výskyt bobra v území.“ V závere správy sa tiež uvádza, že: „Z hľadiska migrácie nedošlo k pozorovateľným zmenám, lokalita nepredstavuje významnejší koridor pre zver, s výnimkou vodného toku Čierna voda, ktorý využívajú len niektoré druhy (ondatra pižmová Ondatra zibhetica, bobor eurázijský Castor fiber, potkany hnedé Rattus norvegicus). Vykonanými stavebnými prácami nedošlo k prerušeniu tohto migračného koridoru a v porovnaní s výsledkom monitoringu pred výstavbou je zrejmé, že stavba nemá negatívny vplyv na priechodnosť migračného koridoru na vodnom toku Čierna Voda.“

Monitoring vykonáva a ročné správy vypracováva nezávislá odborne spôsobilá osoba.

8.2.2016 boli pracovníci NDS v teréne za účelom mapovania výskytu bobra v lokalite stavby križovatka Triblavina. Terénnou ohliadkou boli zistene pobytové znaky minimálneho rozsahu, územie nie je pravdepodobne trvalo osídlené bobrom. Do lokalít vhodného biotopu bobra už stavebnými prácami zasahované nie je a nebude, významné rušenie stavebnými prácami teda neprichádza do úvahy.

-Na základe našich informácií má NDS vypracovaný zoologický prieskum, ktorý však nezverejnila. Žiadame o jeho zverejnenie.

Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina. NDS nemá k dispozícii žiadny zoologický prieskum pre križovatku Triblavina ani pre rozšírenie D1 v úseku Bratislava-Senec. Žiadny iný špeciálny samostatný zoologický prieskum nebol pre NDS vypracovávaný a ani požadovaný v čase procesu investičnej prípravy križovatky Triblavina.

V zmysle podmienok Záverečného stanoviska bol, a aj stále je, realizovaný monitoring vybraných zložiek životného prostredia. Monitoring bol vykonávaný rok pred začatím stavby (2014), pokračuje počas výstavby (2015, 2016) a bude ukončený rok po sprevádzkovaní stavby. NDS nemá povinnosť zverejňovať tieto dokumenty, no nie je problém ich na požiadanie poskytnúť k nahliadnutiu.

-Spracovatelia Oznámenia o zmene neposkytli príslušnému orgánu dostatočné informácie o území, napríklad zamlčali potrebný zásah do biotopu druhu európskeho významu bobra vodného. Podľa §4 zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov je pritom každý, ktorý buduje vodnú stavbu alebo líniovú stavbu, ktorá môže ohroziť zabezpečenie priaznivého stavu ochrany populácií druhov živočíchov v ich prirodzenom areáli v dôsledku narušenia, alebo obmedzenia migračných trás, je povinný použiť také riešenia, ktoré zachováva migračnú priechodnosť. Za týmto účelom je povinný na vlastné náklady vykonať opatrenia umožňujúce migráciu živočíchov v miestach, ktoré sa križujú s ich migračnými trasami a to zariadenie vhodných stavebných konštrukcií alebo technických zariadení a zabezpečenie ich funkčnosti....

Stanovisko NDS: V rámci stavby križovatky Triblavina sa buduje mostný objekt cez tok Čierna voda a nedotýka sa migračného koridoru vodných živočíchov. Tento ostáva zachovaný. Opakovane upozorňujeme, že mostný objekt je vo výstavbe v zmysle právoplatného stavebného povolenia pre križovatku Triblavina a v rámci stavebného konania v roku 2013 bolo možné sa k jeho návrhu vyjadriť. Na základe námietok vznesených v rámci zisťovacieho konania k Oznámeniu o zmene stavby križovatky Triblavina oslovila NDS opätovne Štátnu ochranu prírody SR, Regionálne centrum ochrany prírody v Bratislave so žiadosťou o zistenie aktuálneho výskytu bobra vodného v lokalite Čierna voda. V ich stanovisku zo dňa 02.03.2016 sa na základe zistených skutočností uvádza, že počas mapovania neboli dohľadané živé jedince a zároveň doporučili použiť v úseku premostenia vodného toku Čierna voda také opatrenia, ktoré by nezabránili živočíchu v migrácii.

Námietka uvedená vo vyjadrení k Oznámeniu o zmene, že spracovatelia neposkytli príslušnému orgánu dostatočné informácie o území, napríklad zamlčali potrebný zásah do biotopu druhu európskeho významu bobra vodného je irelevantná. Žiadny takýto zásah nie je predmetom zmien uvedených v Oznámení o zmene a zásah do biotopu druhu nie je zakázanou činnosťou ani činnosťou, na ktorú by sa vyžadovalo povolenie podľa zákona o OPaK. Navyše ustanovenia § 4 ods. 6 zákona o OPaK týkajúce sa zachovania migračnej priechodnosti boli v plnom rozsahu dodržané, o čom svedčí záver správy z monitoringu bioty za rok 2015, uvedený vyššie v texte.

-Pôvodne plánovaná križovatka Triblavina s kolektormi má právoplatné stavebné povolenie. Na výber zhotoviteľa stavby prebehlo verejné obstarávanie, ktorého víťazom sa stala firma PORR. Realizácia stavby bola zahájená v roku 2015. Realizácia stavby v inom rozsahu, ako je v aktuálne platnom stavebnom povolení je v rozpore so zákonom o verejnom obstarávaní.

Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina. Za účelom zosúladenia pripravovanej stavby „Diaľnica D1 Bratislava – Triblavina,“ s diaľnicou D4 a s realizovanou stavbou „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina“ bola spracovaná v 04/2015 Technická štúdia z dôvodu informácie spracovateľa nadväzujúcej projektovej dokumentácie na úsek „Diaľnica D1 Bratislava – Triblavina, rozšírenie“, Amberg Engineering Slovakia s.r.o., že výsledky aktualizovaných DIP preukazujú potrebu úprav technického riešenia. Z uvedenej Technickej štúdie vyplynula potreba úprav niektorých stavebných objektov križovatky Triblavina. Tieto úpravy zabezpečujú splnenie požadovanej bezpečnosti dopravy, priepustnosť podľa predpokladaných intenzít dopravy a bezproblémové plnenie účelu diela.

Na základe uvedeného bol zhotoviteľovi, PORR dňa 26.05.2015, vydaný Pokyn stavebného dozora na spracovanie Dokumentácie na zmenu stavby pred dokončením (DSP – zmena) a Dokumentácie na realizáciu stavby (DRS).

Vydaním tohto „Pokynu SD“ nie je zmenený predmet obstarania „diaľničná križovatka Triblavina“. Požadované zmeny zabezpečujú aktualizáciu na nové skutočnosti, ktoré sa spresnili v rámci projektovania a koordinácie s predchádzajúcim úsekom rozšírenia diaľnice D1 Bratislava – Triblavina, a v súvislosti s križovatkou D1 a D4. Počas výstavby diaľnic a rýchlostných ciest dochádza k zmenám diela vtedy, ak je to potrebné pre efektívnejšie, bezpečnejšie a účelnejšie zhotovenie diela. Berú sa do úvahy všetky skutočnosti, aby bolo vyhovené všetkým požiadavkám, najmä zákonným, technickým a požiadavkám verejnosti. Všetky tieto zmeny sú uskutočňované na základe a v súlade so zákonmi a všeobecne záväznými právnymi predpismi. Aj stavebný zákon aj zákon o verejnom obstarávaní pozná inštitút zmeny a je vyjadrený v rôznych formách a spôsoboch jeho využitia. Konanie NDS bolo uskutočňované vždy v súlade s platnými právnymi predpismi, čo potvrdzujú aj jednotlivé už vydané a právoplatné rozhodnutia, ktoré sú verejnými listinami a sú vydávané orgánmi štátnej správy.

-Výstavba križovatky bez kolektorov zvýhodní len jedného investora-spoločnosť Starland Holding, ktorá v okolí navrhovanej križovatky Triblavina plánuje výstavbu 40 tisícovej obytnej štvrť a výstavbu logistických centier. Uvedená spoločnosť skúpila pásy pozemkov v okolí vyústenia kruhových križovatiek z MÚK Triblavina, tak aby znemožnila napojenie sa ďalším subjektom.

Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina. NDS nemá právomoc sa vyjadrovať a posudzovať konanie vyššie uvedenej spoločnosti. Pre úplnosť však v mene NDS uvádzame, že križovatka Triblavina bude v zmysle Dohody o spolupráci uzavretej medzi MDVRR SR, NDS a VÚC BSK napojená na cestu I/61 a II/502, čo znamená, že po dokončení bude zabezpečené plnohodnotné napojenie okolitých obcí na diaľnicu D1.

-Podľa platných územných plánov prilahlých obcí, najmä Chorvátsky Grob sa plánuje výstavba 40-tisícovej obytnej štvrte a logistických centier. Napojenie na kolektory takejto obrovskej výstavby je nevyhnutné.

Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina. Napojenie všetkých plánovaných investícií okolitých obcí a logistických parkov na dvojpruhové kolektory a následne na D1 by spôsobilo úplný kolaps jestvujúcej diaľnice D1 na vstupe do mesta. Pri takomto dopravnom zaťažení vyplývajúcom z územných plánov je nevyhnutné hľadanie ďalšieho dopravného koridoru (plánovaná rýchlostná cesta R1 Vlčkovce – Most pri Bratislave, resp. urýchléné rozšírenie cesty I/61 na 4-pruh).

-Nie je dopravne doriešené napojenie sa na jestvujúcu cestnú sieť z križovatky Triblavina a preto jej výstavba bez kolektorov neumožní zlepšenie dopravy prilahlého regiónu,

Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina. Na základe poverenia MDVRR SR, NDS zabezpečuje prípravu a výstavbu dočasného úrovňového napojenia križovatky Triblavina na cestu I/61. Napojenie bude riadené cestnou signalizáciou s dopravnou prognózou do roku 2020 a bude slúžiť do času dobudovania mimoúrovňovej križovatky Bernolákovo západ na ceste I/61 v rámci rozšírenia cesty I/61. Severné napojenie križovatky Triblavina na cestnú sieť zabezpečuje VÚC BSK v zmysle záväzkov vyplývajúcich z Dohody o spolupráci medzi NDS, VÚC BSK a MDV SR.

-Výhľadová obsluha územia bola z dlhodobého hľadiska ÚP dokumentácií BSK zabezpečená výstavbou kolektorov. Bez nich nebude zabezpečená obsluha územia.

Stanovisko NDS: Podľa ust. §12 zákona č. 639/2004 Z.z. o Národnej diaľničnej spoločnosti je úlohou Diaľničnej spoločnosti zabezpečiť prípravu, realizáciu opráv, údržbu a výstavbu diaľnic, okrem koncesných ciest, a to na základe programov ministerstva, programov schválených vládou vrátane spoločných programov Slovenskej republiky a Európskej únie a medzinárodných zmlúv. Riešenie regionálnej dopravy a obsluhy územia prináleží do kompetencie VÚC BSK, resp. samotných obcí, rovnako ako aj vylúčenie prechodu tranzitnej dopravy cez intravilán obcí.

-Zrušením kolektorov dôjde k preťažovaniu diaľničných križovatiek, keďže napojenie na kolektor je možné každých 500m a napojenie na diaľnicu len každých 5000m, prípadne je možné vzdialenosť znížiť najmenej však na 2500m.

Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina. V pôvodnom riešení s kolektormi bolo napojenie všetkých smerov zabezpečovaná cez diaľničné križovatky, prostredníctvom jednosmerných kolektorov bolo možné len napojenie na diaľnicu v jednom smere. Znamená to, že v prípade zachovania kolektorov by dochádzalo k preťaženiu diaľničných križovatiek, ktoré by okrem napojenia všetkých smerov, zabezpečovali aj výmenu smerovania dopravy na kolektoroch.

-Kolektory majú slúžiť ako prístupová cesta v čase výstavby. V prípade, že sa nevybudujú, znamenalo by to fatálny negatívny dopad na dopravu v období výstavby najmä na seneckú cestu, ktorá už dnes kapacitne nevyhovuje a tým aj fatálny dopad na všetkých obyvateľov celej spádovej oblasti, ktorí túto cestu využívajú pri dochádzaní do práce. Už v súčasnej dobe dosahujú zdržania pri bežnej premávke zdržania v Ivanke pri Dunaji, Vajnoroch a Bernolákovce 30 – 45 min. Na základe uvedeného žiadame pre všetky varianty vyhodnotiť vplyvy na dopravné a hlukové pomery v dotknutom území vrátane hlukových a dopravných štúdií pre obdobie výstavby vrátane kumulatívneho vplyvu dopravy z nového logistického parku budovaného v katastri Ivánky pri Dunaji.

Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina. Pre stavbu križovatky Triblavina sú navrhnuté a stavebným povolením schválené dve prístupové komunikácie na stavenisko, ktoré budú využívané počas výstavby. Zhotoviteľ stavby je povinný zabezpečiť čistotu komunikácii počas výstavby. Pre staveništnú dopravu bude využívaná aj cesta I/61 resp. okolitá cestná sieť. Prístup na stavenisko z diaľnice D1 nebol povolený z bezpečnostných dôvodov Prezidiom policajného zboru SR.

V Kapacitnom posúdení diaľnice D1/D4 v úseku Vajnory-Triblavina prostredníctvom mikroskopického dopravného modelu (VÚD Žilina 5/2016) boli zohľadnené všetky dostupné vplyvy od plánovaného dopravného zaťaženia v území medzi I/61, diaľnicou a cestou II/502.

-Kolektory majú slúžiť ako náhradná komunikácia v prípade nehody na diaľnici D1. Ich odstránením by nebola zabezpečená plynulosť premávky v prípade nehody na D1. Dňa 17.6. 2016 došlo v BA na D1 v smere na Senec pred Sencom k reťazovej dopravnej nehode. Od miesta kolízie sa tvorili kolóny, ktoré dosiahli rekordných 30km. Ľudia uviazli v zápche aj na pol dňa. Aj pre uvedené prípady vznikol návrh realizácie kolektorov ktorú umožnia v prípade kolízie na D1 alternatívnu cestu ako pre záchranné zložky tak pre motoristov.

-kolektory majú slúžiť ako prístupová komunikácia pre záchranné zložky v prípade nehody na D1. Zrušením kolektorov nebude zabezpečený rýchly prístup záchrannej zdravotnej služby a ostatných záchranných zložiek, čo spôsobí ohrozenie zdravia obyvateľstva a bude mať negatívny dopad na kvalitu života.

Stanovisko NDS: Prístup záchranných zložiek bude zabezpečený cez odstavňý pruh rozšírenej diaľnice D1 tak, ako na ostatných diaľniciach a rýchlostných cestách v SR, resp. ostatnej cestnej sieti v zmysle STN 73 61 01 .Nakoľko žiadna legislatíva ani technické normy nedefinujú „kolektor“, a šírkové usporiadanie usporiadanie tzv. kolektora bolo navrhnuté

v kategórii C 9,5/80 bez odstavného pruhu. Štandardný 2,5m široký odstavný pruh na kolektoroch navrhnutý nebol. V prípade nehody na diaľnici by bol prístup záchranných zložiek po kolektoroch komplikovaný, nakoľko šírkové usporiadanie dvojpruhového kolektora kat. C 9,5/80 toto neumožňuje.

-Zmena projektu prináša zmenu prístupovej cesty z okružnej križovatky pri križovatke Triblavina k ceste I/61, ktorá nemá parametre diaľničného privádzača, ale má parametre obslužnej komunikácie v obytnej zóne. Nedodržanie normy pre diaľničný privádzač je významné riziko zvýšenia kolízií na uvedenej komunikácii a znížená kapacita komunikácie. Z pohľadu životného prostredia to znamená, že doprava z diaľnice nemôže preniesť dopravnú kapacitu bez toho, aby nebolo mimoriadne zaťažené životné prostredie hlukom, splodínami a inými negatívnymi vlastnosťami, ktoré budú vznikať pri zápche resp. výraznom spomalení dopravy smerom z D1 na miestnu cestnú sieť. Okrem parametrov obslužnej komunikácie v obytnej zóne má novonavrhovaná cesta aj dve napojenia na obytnú zónu Šakoň a minimálnymi odbočovacími pruhmi, ktoré sú na plánovanú intenzitu dopravy absolútne nedostatočné a budú spôsobovať spomalenie dopravy resp. zápchy v oboch smeroch. Smer z D1 ako aj smer na D1.

Musíme požadovať relevantný dopravný kapacitný prieskum, ktorý preukáže, že takýto typ komunikácie s takto navrhnutými odbočovacími pruhmi nespôsobí nedostatočnou dopravnou kapacitou zhoršenie životného prostredia.

Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina. Horeuvedené nesúvisí so zmenami križovatky Triblavina. Parametre navrhovanej komunikácie sú v plnej kompetencii VÚC BSK ako budúceho správcu a vlastníka komunikácie, ktorý ju odsúhlasil. Na základe vzájomnej dohody o spolupráci uzatvorenej medzi MDVRR, VÚC BSK a NDS, a.s. dňa 11.01.2015, v ktorej sa dohodlo, že NDS, a.s. zabezpečí výstavbu križovatky Triblavina od južnej okružnej križovatky po severnú a VÚC BSK zabezpečí napojenie križovatky prostredníctvom mestskej zbernej komunikácie na okolitú cestnú sieť t.j. na cestu I/61 a na II/502. Znamená to, že technické parametre uvedeného „privádzača“ boli riešené legislatívne v kompetencii VÚC BSK.

-Uvedené podporuje aj stanovisko autora projektovej dokumentácie, spol. R-project zo dňa 25.4.2016.

Stanovisko NDS: Stanovisko spol. R-project je odpoveďou na list Ing. Jurkoviča a nesúvisí s predloženým Oznámením o zmene navrhovanej činnosti križovatky Triblavina.

-Zmena projektu prináša aj zmenu v napojení na št. cestnú sieť na cestu I. tr. I/61, ktorá je naprojektovaná ako dočasná jednoduchá križovatka riadená jediným semaforom bez odbočovacích pruhov, čo znamená určité výrazné zahŕtenie dopravy smerom na diaľnicu D1 a aj smerom z nej s výraznými negatívnymi vplyvmi na ŽP, hluk splodiny a pod.

Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami v Oznámení o zmene navrhovanej činnosti križovatky Triblavina. Napojenie križovatky Triblavina na cestu I/61 bude úrovňovou, stykovou križovatkou so samostatnými odbočovacími pruhmi, riadenou svetelnou signalizáciou s dynamickým riadením. V zmysle dopravného-kapacitného posúdenia bude križovatka vyhovujúca do roku 2020. V krátkom čase bude ukončené majetkové a pozemkové usporiadanie pozemkov a následne zahájené stavebné konanie pre napojenie križovatky Triblavina na I/61.

K záväznému stanovisku MDVRR, útvaru vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Vám prekladáme toto stanovisko:

Stanovisko NDS: Pre vypracovanie Dokumentácie zmeny stavby pred dokončením križovatky Triblavina bola využitá aktualizovaná Hluková štúdia diaľnice D1 Bratislava-Senec, rozšírenie na 8 pruh z 11/2015, vypracovaná spol. INSL Inžinierske služby spol.s.r.o. Martin. Podľa

tohto podkladu sú pre križovatku Triblavina navrhnuté tri protihlukové steny na diaľnici D1 a to v severnej časti, kde chráni územia Chorvátskeho Grobu a dve v južnej časti smerom k záhradkárskej oblasti Triblavina, k.ú. Bernolákovo. Hluková štúdia je súčasťou príloh doplnených k Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti križovatky Triblavina.

Stanovisko NDS k požiadavkam verejnosti v závere spoločných námietok:

-Navrhovaná zmena sa týka celej spádovej oblasti, preto žiadame postavenie dotknutej obce v procese posudzovania vplyvov aj pre obce Zálesie, Cífer, Nová Dedinka, Tureň, Veľký Biel, Senec, Ivanka pri Dunaji, Malinovo, Pezinok, Nová Dedinka, Slovenský Grob

Stanovisko NDS: podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov dotknutá obec je obec, na ktorej území sa má navrhovaná činnosť, alebo jej zmena realizovať, alebo ktorej územia sa týka navrhovaný strategický dokument, alebo ktorej územie môže byť zasiahnuté vplyvom navrhovanej činnosti, jej zmeny alebo prijatím navrhovaného strategického dokumentu. Zmeny križovatky Triblavina sa dotýkajú hlavne dopravného riešenia diaľnice D1. Postavenie dotknutej obce má Bernolákovo a Chorvátsky Grob.

-Do správy o hodnotení vypracovať novú komplexnú dopravnú štúdiu, ktorá bude zohľadňovať výhľadový nárast obyvateľov v dotknutých obciach tak ako je schválený v územných plánoch.....

Stanovisko NDS: V danom území bolo vypracovaných dostatočné množstvo dopravno-kapacitných posúdení so zohľadnením všetkých dostupných podkladov z územnoplánovacích dokumentácií obcí. Ako jeden z posledných aktuálnych dopravno-kapacitných podkladov dávame do pozornosti - Dopravno-kapacitné posúdenie diaľnice D1 v úseku „Vajnory – Triblavina“ prostredníctvom mikroskopického dopravného modelu, MDV SR, vypracované VÚD Žilina 11/2016 (je prílohou listu)

-Žiadame vypracovať plán organizácie dopravy počas výstavby. Bez neho nie je možné posúdiť vplyv navrhovanej činnosti...

Stanovisko NDS: Plán organizácie dopravy počas výstavby križovatky Triblavina je súčasťou realizačnej dokumentácie resp. dokumentácie zmeny stavby pred dokončením. Organizácia dopravy počas výstavby premostenia na diaľnici D1 bude v režime 3+3 zúžené jazdné pruhy, odsúhlasená Prezidiom PZ SR a je vydané určenie dočasného dopravného značenia. Plán organizácie dopravy výstavby križovatky Triblavina nemá zásadný vplyv na životné prostredie, nakoľko zmeny v organizácii dopravy budú v priestore diaľnice.

-vypracovať rozptylovú štúdiu pre dotknuté obce pre variant s kolektormi a bez kolektorov

-vypracovať hlukovú štúdiu pre dotknuté obce pre variant s kolektormi a bez kolektorov

Stanovisko NDS: Hluková ako aj emisná štúdia pre riešenie s kolektormi bola súčasťou dokumentácie pre územné rozhodnutie vypracovanej v roku 2011. Rovnako v dokumentácii pre stavebné povolenie križovatky Triblavina sú obidve štúdie v kolektorovom riešení. Aktualizovaná hluková štúdia a emisná štúdia je súčasťou dokumentácie pre stavebné povolenie D1 Bratislava-Senec, v 8-pruhovom riešení D1. Uvedené nemá zásadný vplyv na životné prostredie.

-vypracovať HIA pre dotknuté obce pre variant s kolektormi a bez kolektorov.

Stanovisko NDS: predložená zmena križovatky Triblavina nebude mať zásadný vplyv na zdravie obyvateľstva.

-vypracovať nový zoologický a botanický prieskum v území

Stanovisko NDS: Nakoľko ide o výstavbu križovatky na jestvujúcej diaľnici, kde posudzovanie vplyvov zmien navrhovanej činnosti súvisí so samotnou prevádzkovanou diaľnicou je táto požiadavka irelevantná.

-doplniť variant križovatky s kolektormi

-výstavbu variantu bez kolektorov podmieniť výstavbou 4-pruhovej Seneckej cesty

Stanovisko NDS: požiadavka nesúvisí so stavbou samotnej križovatky a nie je predmetom predloženej zmeny križovatky Triblavina.

-pri výstavbe žiadame nepoužívať Seneckú cestu ako prístupovú komunikáciu na stavenisko, ale žiadame vybudovať prístupové komunikácie v súbehu s diaľnicou....

Stanovisko NDS: Pre stavbu križovatky Triblavina sú navrhnuté, odsúhlasené prístupové cesty na stavenisko využívané zhotoviteľom stavby. Budovanie ďalších prístupových ciest pre stavbu križovatky nie je potrebné.

Na záver konštatujeme, že na MŽP bola predložená dokumentácia zmien diaľničnej križovatky vo výstavbe, pričom samotné zmeny boli technického charakteru a premietli sa najmä do priestoru jestvujúcej diaľnice D1. Tieto zmeny nemajú žiadny vplyv na životné prostredie z hľadiska výstavby križovatky Triblavina. Pripomienky verejnosti sa týkajú ďalších úsekov diaľnice D1, ktorých zmeny navrhovanej činnosti budú posudzované samostatne. K samotnej zmene návrhu diaľnice na 8 pruh podotýkame, že posledné dopravné - kapacitné posúdenie potvrdilo návrh 8 pruhu diaľnice postačujúce do roku 2040. Súčasne uvádzame, že NDS bude zabezpečovať investičnú prípravu rozšírenia cesty I/61 a koordinovať s pripravovanými úsekmi diaľnice D1.

Preto si Vás dovoľujeme požiadať o rešpektovanie rozhodnutia zo zisťovacieho konania vydaného 4.1.2016, v zmysle ktorého sa nepredpokladá žiadny nepriaznivý vplyv zmeny križovatky Triblavina na životné prostredie.“

Vyhodnotenie:

MŽP SR berie stanovisko NDS, a.s., Bratislava na vedomie. Ide názor a vysvetlenia odbornej organizácie k projektu. MŽP SR považuje toto stanovisko ako vyhodnotenie pre všetky zhodné stanoviská, ktoré obdržalo od verejnosti k Oznámeniu o zmene.

V prípade odlišnosti niektorej časti stanovísk verejnosti, je táto časť ďalej osobitne vyhodnotená.

C2) Stanovisko MŽP SR k listu od Zuzany Čaputovej, Pezinok

K pripomienke, že posudzovanie sa malo vykonať podľa §18 ods. 1 zákona

Vyhodnotenie:

Podľa § 18 ods.1 písm. d) Zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (EIA): „Predmetom posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny musí byť každá ... **d) 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.**

V tomto prípade ide o činnosť, **pri ktorej nie je ustanovená žiadna prahová hodnota.** Pre uplatnenie § 18 ods.1 písm. d) zákona sa teda kladie podmienka, že je v prílohe 8 konkrétna prahová hodnota pre daný typ činnosti uvedená. Vyjadrenie výrazom „bez limitu“ nespĺňa takúto podmienku, pričom logickým a gramatickým výkladom možno vyvodiť, že v takých prípadoch je potrebné postupovať pri zmene činnosti podľa § 18 ods. 2. Inak by akákoľvek zmena v činnosti – a teda aj akákoľvek

nepodstatná zmena (napr. drobná technická zmena bez vplyvu na ŽP, resp. zmena s pozitívnym vplyvom na ŽP), ktorá nemá zjavne žiadny negatívny dopad na životné prostredie, musela podliehať povinnému posudzovaniu podľa zákona. V dôvodovej správe k zákonu č. 314/2014 Z. z., ktorým sa novelizoval zákon EIA sa uvádza:

„Ustanovenie § 18 ods. 1 písm. d) ustanovuje, že aj samotná zmena je za splnenia stanovenej podmienky byť priamo spôsobilá predmetom povinného posudzovania vplyvov a to bez predchádzajúcej procedúry - zisťovacieho konania. Pôjde o tie prípady zmien navrhovaných činností, ktoré spadajú pod činnosti uvedené v časti A prílohy č. 8 a navyše táto zmena sama osebe musí dosahovať alebo prekračovať niektorú z prahových hodnôt uvedenú v časti A prílohy č. 8. **Zároveň je potrebné dodať, že sa to týka len tých zmien navrhovaných činností, pri ktorých sú v tejto časti prílohy č. 8 vôbec nejaké konkrétne prahy ustanovené.**

Z uvedeného vyplýva, že týmto spôsobom nemôžu byť automaticky posudzované akékoľvek drobné zmeny navrhovaných činností uvedených v časti A prílohy č. 8, ktoré nemajú stanovenú nejakú konkrétne merateľnú prahovú hodnotu. Automatické povinné posudzovanie akejkoľvek zmeny takýchto činností bez zohľadnenia skutočného charakteru takejto zmeny a jej možného nepriaznivého vplyvu na životné prostredie by totiž smerovalo priamo proti zmyslu a účelu zákona...“

Máme za to, že MŽP SR v predmetnej veci postupovalo plne v súlade so zákonom.

Argumentácia podľa stanoviska verejnosti by viedla k absurdnému záveru, že každá zmena musí byť posudzovaná

Práve argumentáciou *ad absurdum*¹ je možné vyvodiť záver, že v prípadoch zmeny činností uvedených v prílohe 8 v časti A, keď je prahová hodnota uvedená textom „*bez limitu*“ je potrebné, aby takéto zmeny správnou úvahou posúdil príslušný orgán a na základe posúdenia rozhodol o tom, či zmena môže mať podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a teda či v takom prípade je takýto vplyv potrebné preveriť posudzovaním podľa zákona. Tento výklad podporuje aj postupný vývoj zákona o posudzovaní vplyvov, kedy inštitút oznámenia o zmene bol do zákona zavedený až novelou č. 287/2009 Z. z. v záujme podpory odborného hodnotenia povahy, rozsahu a vplyvu na ŽP plánovaných zmien a eliminácie negatívnych dôsledkov zbytočnej administratívnej a časovej záťaže v dôsledku plošného uplatňovania zákona na všetky zmeny plánované v existujúcich prevádzkach.

Výraz „*bez limitu*“ nemožno stotožňovať s vyjadrením napr. „*od 0 t/deň*“. V pojme „*bez limitu*“ totiž nie je ani vyjadrená veličina, ktorá je pre posúdenie podstatná ako prahová. Ak by sme prijali názor odporcov, zmena akéhokoľvek parametra činnosti (akokoľvek nepodstatného), by musela viesť k povinnému posudzovaniu podľa zákona, teda k procesu, spočívajúceho z predloženia zámeru, vypracovania správy o hodnotení a končiac záverečným stanoviskom.

Vznikol by „nebezpečný precedens“, nakoľko napr. pri diaľniciach, kde je niekoľko desiatok zmien stavebných objektov počas povoľovacieho konania, by každá zmena bola povinne hodnotená. Tak isto by to bolo pri zmenách chemických výrobní, jadrových zariadení, spaľovní, či iných navrhovaných činností, ktoré sa posudzujú bezlimitne.

Uplatnený postup potvrdzuje aj vývoj právnej úpravy

V poslednej novele zákonom č. 314/2014 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony sa formulácia o zmene spresňuje nasledovne:

¹ Metóda výkladu práva REDUCTIO AD ABSURDUM predpokladá, že zákonodarcu je racionálny a neprijal by výklad práva, ktorý by mal nelogické alebo nefairové dôsledky. Ak použitie osobitného výkladu má nepriateľný výsledok, musí sa zvoliť iný výklad, ktorý vedie k prijateľnému výsledku. Ide o metódu dôkazom - dovedením do absurdných resp. nemožných dôsledkov. Určitá možnosť výkladu právneho predpisu sa vylúči preto, že je nezmyselná alebo nedáva rozumný zmysel, ale aj preto, lebo vedie k rozporu s inou normou, alebo vedie k nemožnému záveru (fakticky alebo právne).

Podľa § 18 ods.1 písm. d) Zákona o posudzovaní vplyvov (účinného od 01. 01. 2015): „Predmetom posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny musí byť každá ... d) 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 § 18 ods.1 písm. e) zákona (účinného od 1.1.2015): „Predmetom posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny musí byť každá ... e) zmena navrhovanej činnosti uvedenej v prílohe č. 8 časti A, ktorá **nie je zmenou podľa písmena d) a ide o zmenu, ktorá môže mať významný nepriaznivý vplyv na životné prostredie,** ak ide o činnosť už posúdenú, povolenú, realizovanú alebo v štádiu realizácie, **ak to vyplýva z rozhodnutia, ktoré je výsledkom zisťovacieho konania** o posudzovaní jej vplyvov,“

Podľa § 18 ods.2 písm. c) zákona (účinného od 1.1.2015): “Predmetom zisťovacieho konania o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti alebo zmeny navrhovanej činnosti (ďalej len „zisťovacie konanie“) musí byť každá ... c) zmena navrhovanej činnosti uvedenej v prílohe č. 8 časti A, ktorá **nie je zmenou podľa odseku 1 písm. d) a môže mať významný nepriaznivý vplyv na životné prostredie,** ak ide o činnosť už posúdenú, povolenú, realizovanú alebo v štádiu realizácie,“

Z uvedeného vyplýva, že aj ostatná novela zákona ponecháva (jasnejšou formuláciou) na príslušný orgán, aby posúdil, či v prípade zmeny činnosti, pri ktorej limit nie je ustanovený, je alebo nie je potrebné environmentálne posudzovanie. Navyše sa spresňuje, že sa aj na takéto prípady uplatní zisťovacie konanie (v čom úprava súčasne rešpektuje aj požiadavku Európskej komisie, aby aj proces posudzovania zmien bol zahrnutý do zisťovacieho konania).

Pokiaľ nie je prahová hodnota v prílohe č. 8 ustanovená (bez limitu), musia byť pre ďalšie posudzovanie (vypracovanie správy o hodnotení) kumulatívne splnené nasledovné podmienky:

- činnosť, ktorej zmena je navrhovaná je uvedená v prílohe č.8 zákona o posudzovaní vplyvov,
- príslušnému orgánu bolo doručené úplné oznámenie o navrhovanej zmene činnosti,
- oznámenie o navrhovanej zmene činnosti bolo vypracované podľa prílohy č. 8a,
- sú dôvodné predpoklady, že zmena môže mať podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie,
- príslušný orgán vydá rozhodnutie, že oznámená zmena navrhovanej činnosti môže mať podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie.

Je potrebné zdôrazniť, že zákonodarca aj v novej právnej úprave výslovne a jasnejšie ustanovuje, že aj v prípade zmien navrhovaných činností sa v zisťovacom konaní nebude predkladať zámer (k čomu smeruje rozklad odporcov), ale len oznámenie o zmene navrhovanej činnosti.

Podľa § 29 ods.1 zákona (účinného od 01. 01. 2015): „**Ak ide o navrhovanú činnosť uvedenú v § 18 ods. 2, navrhovateľ je povinný pred začatím povoloacieho konania k navrhovanej činnosti doručiť príslušnému orgánu písomne a elektronicky a) zámer s náležitosťami podľa § 22 ods. 3 a prílohy č. 9, ak má byť predmetom zisťovacieho konania navrhovaná činnosť alebo b) oznámenie o zmene navrhovanej činnosti vypracované podľa prílohy č. 8a, ak má byť predmetom zisťovacieho konania zmena navrhovanej činnosti.**“.

Znamená to, že aj ostatná novela v zásade stvrdzuje doteraz uplatňovaný postup ministerstva, ktorý bol uplatnený tak v iných prípadoch a rovnako aj v prípade D4 (samozrejme bez novo definovaného zisťovacieho konania, ktoré je podľa novej právnej úpravy správnym konaním).

Poznamenávame, že §18 ods. 1, písm. d) uvádza, že ak zmena SAMOTNÁ dosahuje kritérium uvedené v prílohe č. 8 zákona (predkladá sa „Zámer“), čo znamená, že bezlimitné činnosti, ktoré nedosahujú veľkosť kritéria v prílohe č. 8, sa posudzujú Oznámením o zmene. Uvedené je v súlade so Smernicou **Európskeho parlamentu a rady č. 2014/52/EÚ** o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie (kodifikované znenie) (ďalej len Smernica) v Prílohe I, pol. č. 24.

K znakom právneho štátu (čl. 1 ods. 1 Ústavy SR) a medzi jeho základné hodnoty patrí **princíp právnej istoty** (II. ÚS 48/97, PL. ÚS 37/99, PL. ÚS 49/03, PL. ÚS 25/00, PL. ÚS 1/04, PL. ÚS 6/04), ktorého neoddeliteľným komponentom je **predvídateľnosť práva**. Tento komponent v sebe zahŕňa legitímnu predvídateľnosť postupu orgánov verejnej moci, pričom predvídateľným je také rozhodnutie, ktorému predchádza predvídateľný postup pri konaní a rozhodovaní. Účastníci by nemali byť zaskočení nielen možným posúdením veci správnym orgánom, ale ani postupom správneho orgánu, ktorý nemá oporu v procesných pravidlách (viď napr. uznesenie Najvyššieho súdu SR z 17. októbra 2011, sp. zn. 7 Cdo 42/2010 alebo rozhodnutie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky sp. zn. 3Cdo/158/2012).

Súčasťou uvedeného princípu je požiadavka, aby sa na určitú právne relevantnú otázku pri opakovaní v rovnakých podmienkach dala rovnaká odpoveď. (napr. rozhodnutia ÚS SR I. ÚS 87/93, PL. ÚS 16/95 a II. ÚS 80/99), teda to, že obdobné situácie musia byť rovnakým spôsobom právne posudzované (II. ÚS 243/05). Za protiprávny (diskriminačný) možno považovať taký postup, ktorý rovnaké alebo analogické situácie rieši odchylným spôsobom, pričom ho nemožno objektívne a rozumne odôvodniť (IV. ÚS 14/07). Iba takéto predvídateľné konanie totiž vylučuje priestor pre prípadnú svojvoľu (nález Ústavného súdu IV. ÚS 690/01 z 27. 3. 2003).

Ešte užšou kategóriou ako právna istota je princíp legitímneho očakávania (napr. P1. ÚS 10/04). Účelom princípu legitímneho očakávania je ochrana súkromných osôb pred nepredvídateľným mocenským zásahom do ich právnej situácie, na vyústenie ktorej do určitého výsledku sa spoliehali. Štát môže vertikálnym mocenským zásahom, napríklad náhlou zmenou pravidiel, na ktoré sa súkromné osoby spoliehali a ktoré spravidla súvisia s ľudským právom, porušiť legitímne očakávanie ako princíp právneho štátu. Ide o jeden z množstva konkrétnych výrazov princípu materiálneho právneho štátu, v ktorom všetci nositelia verejnej moci vrátane parlamentu sú podriadení ústave a jej princípom.

Správny poriadok ako základný predpis stanovujúci pravidlá správneho procesu taktiež stojí na zásade predvídateľnosti rozhodnutí správneho orgánu, nakoľko podľa 3 ods. 5 Správneho poriadku **„Rozhodnutie správnych orgánov musí vychádzať zo spoľahlivo zisteného stavu veci. *Správne orgány dbajú o to, aby v rozhodovaní o skutkovo zhodných alebo podobných prípadoch nevznikali neodôvodnené rozdiely.*“**.

Ide o vyjadrenie tzv. **precedenčnej zásady** (niekedy označovanej aj ako zásada materiálnej rovnosti účastníkov konania alebo zásada legitímnych očakávaní). Precedenčnou zásadou sa sleduje najmä to, aby v rámci rozhodovacej činnosti správnych orgánov nevznikali excesívne odklony v skutkovo zhodných alebo podobných prípadoch, pričom ide nielen o extrémne odklony (napr. jednému účastníkovi sa vyhovie, druhému v tej istej veci a za tých istých podmienok nie), ale aj o akékoľvek iné neopodstatnené odklony majúce parciálny charakter (napr. výška uloženej pokuty za ten istý skutok by mala byť podobná).

Vzhľadom na výslovné zakotvenie tejto zásady v správnom poriadku je precedenčná zásada v podmienkach Slovenskej republiky (v správnom konaní) záväzná a do určitej miery korešponduje aj s ústavným princípom rovnosti osôb pred zákonmi (podľa čl. 12 ods. 1 19 a čl. 13 ods. 3 20 Ústavy SR). Je potrebné uviesť, že samotná precedenčná zásada, resp. zásada materiálnej rovnosti účastníkov konania je v podmienkach SR premietnutím tzv. inštitútu legitímnych očakávaní do správneho konania Slovenskej republiky, a preto je možné — do určitej miery — vnímať prelínanie zásady legitímnych očakávaní s precedenčnou zásadou. Konkretizáciu precedenčnej zásady v správnom konaní možno nájsť aj v časti I. ods. III Odporúčania Výboru ministrov (2007) 7 22, v ktorom sa uvádza, že správne orgány majú konať tak, aby bola zachovaná zásada rovnosti, a to tak, aby v prípade osôb, ktorých situácia je rovnaká, rozhodovali rovnako. Akýkoľvek odklon od tejto zásady — od takéhoto postupu — musí byť determinovaný objektívnymi okolnosťami.

Precedenčná zásada je prostriedkom ochrany pred svojvôľou správneho orgánu, pred neprimeraným a nezákonným uplatňovaním správnej úvahy (diskrečnej právomoci správneho orgánu), keďže neprimerané odklony od bežnej rozhodovacej praxe by mohli podstatným spôsobom narušiť rovnosť subjektov pred zákonom (a správnym orgánom). Ak správny orgán v určitom prípade rozhodol nejakým spôsobom, bolo by v rozpore so zásadou legitímnych očakávaní a tým aj v rozpore s precedenčnou zásadou, keby v neskôr rozhodovanom prípade, ktorý je skutkovo zhodný, príp. podobný tomu skoršiemu, by správny orgán rozhodol diametrálne odlišne.

Je bez akýchkoľvek pochybností, že princíp právnej istoty, imanentnou súčasťou ktorého je aj precedenčná zásada (ako osobitná zásada správneho práva) a zásada legitímneho očakávania, ako jedného zo základných ústavných princípov právneho štátu, je v plnej miere aplikovateľný aj na konanie podľa tretej časti zákona, teda i na posudzovaný prípad.

Možno vyvodiť záver, že ministerstvo doteraz postupovalo v podobných prípadoch určitým rovnakým, doteraz nikým nespochybňovaným spôsobom, ktorý z tohto dôvodu možno medzitým označiť za ustálený a ktorý navyše zjavne nevykazuje znaky rozporu s platnými právnymi predpismi. Pochybnosti nevzniesla ani EÚ pri schvaľovaní projektov žiadostí o nenávratný finančný príspevok z EÚ, najmä dial'nic.

Bezdôvodné odchylenie sa od doterajšieho ustáleného postupu bez toho, aby to skutkové okolnosti konkrétneho prípadu odôvodňovali, by mohlo byť posudzované ako rozporné s princípom právnej istoty a legitímneho očakávania subjektu, o podaní ktorého ministerstvo rozhoduje.

Spochybňovanie zákonného postupu ministerstva v tomto prípade by súčasne znamenalo spochybnenie postupu ministerstva vo všetkých obdobných predchádzajúcich prípadoch, čo by nevyhnutne viedlo k „znovuotvoreniu“ posudzovania neurčitého počtu už fungujúcich projektov. Je pritom zbytočné osobitne zdôrazňovať, že spravidla každý takýto projekt je spojený s vynaložením nezanedbateľných finančných investícií, v prípade dodatočného zmarenia, ktorých by vyvstali otázky, súvisiace so vznikom sekundárnych právnych vzťahov (náhrada škody a pod).

Podľa tejto právnej analýzy možno vyjadriť právny názor, že Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky vo veci zmeny navrhovanej zmeny činnosti postupovalo v súlade so zákonom.

Záver a nesprávnosť právneho výkladu stanoviska Zuzany Čaputovej, Pezinok k danej veci možno odôvodniť predovšetkým nasledovne:

1. Pre uplatnenie § 18 ods. 2 tak, sa kladie podmienka, že je v prílohe 8 časti A zákona, uvedená konkrétna prahová hodnota pre daný typ činnosti, čo v prípade činnosti týkajúcej sa dial'nice nie je, z čoho vyplýva, že je potrebné uplatniť postup podľa § 18 ods. 4 tak, ako ministerstvo postupovalo.
2. Na uplatnenie § 18 ods. 2 zákona nemožno použiť rozširujúci výklad, tak ako to uplatnili odporcovia, čo možno odôvodniť argumentáciou ad absurdum. Výklad, ktorým argumentujú odporcovia by viedol k absurdnej požiadavke spracovať posúdenie podľa zákona na akúkoľvek navrhovanú zmenu v činnosti (hoc zanedbateľnú resp. aj pozitívnu z pohľadu vplyvu na životné prostredie), čo nie je účelom zákona.
3. Správnu aplikáciu práva ministerstvom podporuje aj vývoj právnej úpravy. Aj nová právna úprava účinná od 01. 01. 2015 v zásade ustanovuje (presnejšou a zjavnejšou formuláciou) doteraz uplatňovaný postup a výklad zákona ministerstvom (aj nová úprava vyžaduje len oznámenie o zmene, nevyžaduje sa pri zmene činnosti variantné riešenie, pri zmene činnosti uvedenej v prílohe 8 v časti A, pokiaľ je prahová hodnota uvedená textom „bez limitu“ zákon rozhodnutie prenecháva na príslušný orgán, a teda nie je posudzovanie automaticky povinné).
4. Ministerstvo už v predchádzajúcich prípadoch postupovalo rovnakým spôsobom, ktorý možno medzitým označiť za ustálený. Bezdôvodné odchylenie sa od doterajšieho postupu (bez toho, aby to skutkové okolnosti konkrétneho prípadu odôvodňovali), by mohlo byť

posudzované ako rozporné s princípom právnej istoty a legitímneho očakávania subjektu, o podaní ktorého ministerstvo rozhoduje.

C3) Ing. Tatiana Kratochvílová, Ševčenkova 22, 851 01 Bratislava

Stanovisko je kombináciou spoločných stanovísk verejnosti a Zuzany Čaputovej, advokátka, Pezinok. Vyhodnotenie je preto totožné ako k týmto dvom skupinám subjektov. Stanovisko svedčí o nezbližovaní názorov na vypustenie kolektorov.

D) STANOVISKÁ K PODKLADOM ROZHODNUTIA

K podkladom rozhodnutia (stanovisko od NDS, a.s., Bratislava) zaslali zhodné stanovisko:

- Občianske združenie Triblavina, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo
- PhDr. Mária Kisková, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo
- Peter Hanic, Poľovnícka 43, 900 27 Bernolákovo
- Ing. Tatiana Kratochvílová, Ševčenkova 22, 851 01 Bratislava
- JUDr. Vladimíra Vydrová, Záhradná 79, 900 25 Chorvátsky Grob
- Mestská časť Bratislava – Vajnory, Roľnícka 109 831 07 Bratislava

Pripomienky OZ Triblavina k stanovisku NDS zo dňa 10.1.2017:

V stanovisku NDS k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti Diaľnica D1 Bratislava-Trnava, križovatka Triblavina zo dňa 10.1.2017 sa píše:

- **Rozšírením cesty I/61 na 4-pruh bude plne nahradené pôvodné kolektorové riešenie diaľnice D1, čo je aj predmetom Dopravno-kapacitného posúdenia diaľnice D1 v úseku „Vajnory-Triblavina“.....**

Stanovisko OZ Triblavina: Rozšírenie cesty I/61 vôbec nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina. Rozšírenie cesty I/61 na štvorpruh je jednou z dlhodobu plánovaných dopravných opatrení v oblasti. Čiastočne rieši dopravnú situáciu na juh od diaľnice. Bez doplnených prepojení medzi severnou a južnou časťou D1 prostredníctvom kolektorov doprava nebude vyriešená. Rozšírenie cesty I/61 nerieši územie na sever od diaľnice t.j. dopravné napojenie z Chorvátskeho Grobu, Slovenského Grobu a obchvatu Pezinka. Navyše Dopravno-kapacitné posúdenie diaľnice D1 v úseku „Vajnory-Triblavina“, na ktoré sa NDS odvoláva je neobjektívne. Vstupy do tohto posúdenia sú zadané účelovo, v rádovo výrazne nižších číslach, ako predstavujú pripravované projekty a územné plány obcí a zón. V posúdení je uvažované iba s pätinou (20%) zo skutočného nárastu výstavby logistických hál a priemyselných areálov a iba so štvrtinou (25%) zo skutočného nárastu počtu obyvateľov v rozvojových územiach.

Nie je v ňom zohľadnená dopravná kapacita z obchvatu Pezinka, na ktorý v súčasnosti BSK zabezpečuje projektovú dokumentáciu a ktorým bol odôvodnený verejný záujem stavby križovatky Triblavina. Tento obchvat Pezinka má byť napojený práve na križovatku Triblavina. Po započítaní všetkých dopravných zaťažení vyplývajúcich z platných územných plánov je zrejmé, že riešenie bez kolektorov bude mať za následok kolaps dopravy na pripájacích kruhových objazdoch križovatky Triblavina a dôjde k podstatnému zhoršeniu vplyvu na životné prostredie.

- **účelnosť navrhovaného riešenia bola preukázaná okrem samostatného dopravno-kapacitného posúdenia vypracovaného pre DSP v roku 2015 aj ďalšími 6 dopravno-inžinierskymi modelmi....**

Stanovisko OZ Triblavina: Na vyslovene účelovo vypracované samostatné dopravno-kapacitné posúdenie vypracované pre DSP v roku 2015 aj ďalšie dopravno-inžinierske modely sme poukázali už na konferencii zvolanej predsedom Bratislavského samosprávneho kraja v apríli 2016, kde aj spracovatelia tohto posúdenia priznali, že zadanie rieši len niektoré vstupy. Ministerstvo dopravy uvažovalo s rozšírením dopravy na tomto území iba z lokalít, na ktoré bolo vypracované posudzovanie vplyvov na životné prostredie a nie zo všetkých rozvojových lokalít a plánovaných projektov.

Objektívne dopravno-kapacitné posúdenie vrátane dopadov na životné prostredie od uplatňovaných zmien vypracované nebolo.

- z hľadiska bezpečnosti na intenzívne dopravne zaťaženej D1 je pridávanie ďalších priepletov medzi kolektorom a diaľnicou nevhodné.....

Stanovisko OZ Triblavina: Stanovisko NDS naďalej zostáva len v teoretickej rovine. Dôvodom je, podľa nášho názoru, to, že preukazovanie nevhodnosti realizácie priepletov je jeden z dvoch argumentov, na základe ktorých NDS „obhajuje„ zmenu. OZ Triblavina dala vypracovať projektovú dokumentáciu, ktorá jednoznačne preukazuje, že prieplety je možné vybudovať bez ohrozenia bezpečnosti dopravy. Sú navrhnuté na návrhovú rýchlosť 80 km/hod, dĺžka priepletových úsekov rešpektuje normu a záber územia pri ich riešení nie je väčší, ako bol pri pôvodnom riešení. Práve riešenie bez kolektorov výrazne znižuje bezpečnosť cestnej premávky, keďže kolektory okrem iného slúžia aj na zásahy záchranných zložiek, ich prístupu k nehodám bez zastavenia dopravy na diaľnici a slúžia aj ako obchádzková trasa pri výstavbe rozšírenia diaľnice. V prípade havárie na diaľnici bez kolektorov je doprava na takomto úseku diaľnice značne obmedzená, ak nie zastavená.

-križovatka Triblavina je v územnom pláne VÚC BSK vyznačená krúžkom, pričom nikde nie je definovaný tvar a ani kolektory ako súčasť križovatky.....

Stanovisko OZ Triblavina: Používanie takýchto zavádzajúcich argumentov spoločnosťou NDS pri tak závažnom zásahu do života obyvateľov považujeme za neprofesionálne. Navyiac sa toto konštatovanie nezakladá na pravde. Kolektory sú jasne definované v textovej časti územného plánu ako aj v grafickej časti územného plánu. Uznesením zastupiteľstva BSK č. 60/2013 zo dňa 20.9.2013 bol schválený nový územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj a Všeobecne záväzné nariadenie BSK č.1/2013 zo dňa 20.9.2013, ktorým bola vyhlásená jeho záväzná časť. ÚPNR-BSK je zverejnený na internetovej stránke BSK. V zmysle záväznej časti ÚPNR-BSK platia pre úpravu trasy diaľnice D1 a MÚK Triblavina nasledovné ustanovenia: I. Záväzné regulatívy: bod 8.16.1. D1 – úsek Bratislava – hranica BSK- (Trnava) – prestavba na plnohodnotnú 6-pruhovú diaľnicu s obojstrannými dvojpruhovými jednosmernými kolektormi, ktoré sú súčasťou diaľnice. V časti II. Verejnoprospešné stavby :. bod 1.1. Diaľnica D1 – úsek Bratislava – hranica BSK- (Trnava) – prestavba na plnohodnotnú 6-pruhovú diaľnicu s obojstrannými dvojpruhovými jednosmernými kolektormi, ktoré sú súčasťou diaľnice, vrátane mimoúrovňových križoviek a napájanie ciest na kolektory. Navyše NDS uvádzaný argument, že OÚ v Bratislave sa vyjadril k súladu zmien s územným rozhodnutím. Dokument nepovažujeme za záväzný, nakoľko bol podpísaný iba radovou referentkou, ktorá nemá kompetenciu takýto dokument podpisovať.

Rovnako územný plán obce Bernolákovo má v križovatke Triblavina jasne zadefinované kolektory. Na akúkoľvek zmenu povolení by preto bolo nevyhnutné zmeniť územný plán BSK ako aj územné plány všetkých dotknutých obcí.

-územný plán BSK je spracovaný nad rámec riešenia podrobností a preto jeho obsah považujeme v rozpore s ustanoveniami stavebného zákona.....

Stanovisko OZ Triblavina: V územnom pláne BSK sú kolektory zadefinované aj na základe explicitnej požiadavky ministerstva dopravy. Ich definícia v záväznej časti ÚPNR BSK vo Verejnoprospešnej časti ÚPNR BSK vzišla z očakávaného rozvoja územia a s tým súvisiacim zabezpečením dopravy. Kolektory sa nachádzajú v zozname verejnoprospešných stavieb aj na diaľnici D2.

-križovatka Triblavina je v územných plánoch obcí Bernolákovo a Chorvátsky Grob rovnako vyznačená krúžkom, pričom v textovej časti nie sú definované kolektory ako súčasť križovatky...

Stanovisko OZ Triblavina: V územných plánoch obce Bernolákovo a Chorvátsky Grob sú v textovej aj grafickej časti v križovatke jasne definované kolektory. Stanovisko NDS zjavne nerešpektuje zverejnené informácie v územných plánoch týchto obcí.

- na základe požiadavky MDVRR vypracoval VÚD Žilina v novembri 2016 Dopravno-kapacitné posúdenie diaľnice D1 v úseku Vajnory –Triblavina.....

Stanovisko OZ Triblavina: Uvedené dopravno-kapacitné posúdenie vychádza z nasledovných plánovaných investičných zámerov v dotknutom území:

- Logistické parky a priemyselné zóny v celkovej výmere **1.360.255 m²** a zastavaná plocha vo výmere **508.462 m²**.

- Individuálna bytová výstavba Čierna Voda a Bernolákovo Sever - nárast o **20.500 obyvateľov**.

V skutočnosti plánované investičné zámery v dotknutých obciach sú:

- Logistické parky a priemyselné zóny v celkovej výmere **3.441.950 m²**, zastavaná plocha vo výmere **1.134.523 m²**.

- Individuálna bytová výstavba - nárast o **90.839 obyvateľov**.

Je evidentné, že východiská tohto dopravno-kapacitného posúdenia sú značne poddimenzované. Mnohé obytné zóny, priemyselné a logistické parky sa už začali realizovať, ale dopravno-kapacitné posúdenie z novembra 2016 aj napriek tejto skutočnosti s nimi nepočíta. Tak ako nepočíta ani s napojením obchvatu Pezinka. Uvedeným napojením obchvatu Pezinka v križovatke Triblavina na diaľnicu D1 bol pritom zdôvodňovaný verejnoprospešný záujem uvedenej križovatky. Ide o jeden z najrelevantnejších argumentov, prečo je potrebné zmenu križovatky Triblavina znova posudzovať podľa zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

- závery Dopravno-kapacitné posúdenie diaľnice D1 v úseku Vajnory –Triblavina vzhľadom na výstupy dopravného modelu.....

Stanovisko OZ Triblavina: Zadanie dopravnej štúdie považujeme za nekorektné. Závery Dopravno-kapacitného posúdenia diaľnice D1 v úseku Vajnory –Triblavina sa vzhľadom na výstupy dopravného modelu z vyššie uvedených dôvodov nedajú považovať za úplné. Navyše v uvedenom dopravno-kapacitnom posúdení sa na záver pripúšťa rozšírenie diaľnice až na päťpruh, čo rovnako svedčí o nedôkladnosti spracovania.

-tranzitná doprava je vedená priamo cez obce a denne sú prekračované limity pre hluk a emisie, čím je poškodzované zdravie obyvateľstva regiónu. Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina....

Stanovisko OZ Triblavina: Predložené zmeny križovatky Triblavina priamo súvisia s tým, že jej úpravou – odstránením budovania kolektorov, bude doprava naďalej vedená priamo cez obce a naďalej budú denne prekračované limity hluku a emisií, ktoré poškodzujú zdravie obyvateľstva.

-vydaním „pokynu Stevebného dozora“ nie je zmenený predmet obstarania...

Stanovisko OZ Triblavina: Základ pre zmluvné dojednania, ktorých predmetom je zhotovenie stavby, by mala predstavovať zmluva o dielo, podľa ktorej sa zaväzuje objednávatelovi ten, komu bolo dielo zadané (zhotoviteľ diela), že ho za dojednanú cenu vykoná na svoje nebezpečenstvo. V rámci podnikania v stavebníctve sa v priebehu posledných desaťročí však ustálila prax používania štandardizovaných zmlúv, a to či už na národnej úrovni, alebo na medzinárodnej úrovni – napríklad FIDIC (www.pravenoviny.sk).

Súťaž na realizáciu križovatky Triblavina bola vo verejnom obstarávaní vysúťažaná v zmysle červenej knihy FIDIC. Každá zmena stavby, ktorá mení odsúhlasený a vysúťažaný výkaz – výmer položiek, rozpočet stavby a tým aj cenu diela je neprípustná. Okrem toho sa mení aj staničenie jednotlivých komunikácií, takže ak by došlo ku zmene stavby, v zmysle uvedených pravidiel by sa jednalo o novú

križovatku. Na križovatku, ktorá sa rieši v tomto procese, by bolo preto potrebné vypísať nové verejné obstarávanie. Na predmetné konanie je podaný podnet na úrade pre verejné obstarávanie.

-Výstavba križovatky bez kolektorov zvýhodní len jedného investora-spoločnosť Starland Holding...Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina. ...križovatka Triblavina po dokončení bude zabezpečovať plnohodnotné napojenie okolitých obcí na diaľnicu D1....

Stanovisko OZ Triblavina: Na kolektory bolo možné napojenie každých 500m. Všetky navrhované napojenia boli v tejto oblasti nahradené jediným – križovatkou Triblavina, ktorá je umiestnená v rozpore s normami a v srdci územia, ktoré patrí spoločnosti Starland Holding. Oba konce križovatky sú ukončené v poli a momentálne nie je pripravená žiadna dokumentácia preukazujúca napojenie na cestnú sieť. Spoločnosť Starland Holding zároveň vlastní úzke pásy pôdy (tzv. blokačné parcely) okolo oboch kruhových križovatiek. Nie je zabezpečené, že táto spoločnosť s neznámymi vlastníkmi z Cypru uvoľní svoje pozemky štátu, aby sa doprava z obcí dostala na križovatku. NDS by musela v záujme riešenia verejnej dopravy zahájiť buď vyvlastnenie týchto pozemkov od spoločnosti Starland Holding alebo by ich musela odkúpiť.

-Podľa platných územných plánov príľahlých obcí (najmä Chorvátsky Grob) sa plánuje výstavba 40-tisícovej obytnej štvrte a logistických centier. Napojenie na kolektory takejto obrovskej výstavby je nevyhnutné. Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina. Napojenie všetkých plánovaných investícií okolitých obcí a logistických parkov na dvojpruhové kolektory a následne na D1 by spôsobilo úplný kolaps ...

Stanovisko OZ Triblavina: Plánovanú výstavbu je možné dopravné vyriešiť len napojením na systém kolektorov. Potvrdzuje to dopravno-kapacitný prieskum z roku 2009 (spoločnosť Alfa 04), ďalej výsledky prieskumu z roku 2015 predložené spoločnosťou Amberg, ktorá s takouto výstavbou v tejto rozvojovej oblasti počíta. Naopak, tvrdenie NDS o kolapse diaľnice nie je doložené žiadnym relevantným dopravným prieskumom. Zároveň pripomíname odporúčenie MŽP SR na posudzovanie rozšírenia diaľnice D1 podľa zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie zo dňa 31.5.2010, kde sa jednoznačne konštatuje, že sa odporúča riešenie posudzované v zámere – rozšírenie diaľnice D1 na 6-pruh s kolektormi v úseku Bratislava-Trnava.

- Nie je dopravne doriešené napojenie na jestvujúcu cestnú sieť z križovatky Triblavina a preto jej výstavba bez kolektorov neumožní zlepšenie dopravy príľahlého regiónu. Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina. Na základe poverenia MDVRR SR, NDS zabezpečuje prípravu....

Stanovisko OZ Triblavina: Trváme na tom, že nie je doriešené dopravné napojenie obcí na križovatku Triblavina. NDS rieši iba **dočasné** dopravné napojenie zo štátnej cesty I/61, ako staveniskovú komunikáciu (t.j. primárne určenú na obsluhu stavby počas výstavby križovatky Triblavina) zabezpečenú dočasnou signalizáciou. Definitívne napojenie na štátnu cestu I/61 vyriešené nie je. Výstavba D1 bez kolektorov by mala negatívny vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľov. Opakovane upozorňujeme na skutočnosť, že táto zmena by zhoršila dopravnú situáciu v severnej časti oblasti, pretože systém kolektorov tu nenahrádza žiadna komunikácia.

-Výhl'adová obsluha územia bola z dlhodobého hľadiska ÚP v dokumentácii BSK zabezpečená výstavbou kolektorov. Bez nich nebude zabezpečená obsluha územia. Stanovisko NDS: Podľa ust. §12 zákona č. 639/2004 Z.z. o národnej diaľničnej spoločnosti je úlohou....

Stanovisko OZ Triblavina: Podľa usmernenia generálneho riaditeľa sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií MDVRR SR zo dňa 18.3.2009, kde sa okrem iného píše: „kolektor je súčasťou diaľnice alebo rýchlostnej cesty“ je zrejmé, že výstavba kolektorov je plne v kompetencii NDS a teda NDS je povinná formou kolektorov zabezpečiť obsluhu územia, tak ako bolo stanovené v územných plánoch BSK a okolitých obcí. Výstavba rozšírenia štátnej cesty I. triedy na ktorú sa vo

svojom stanovisku NDS opakovane odvoláva nie je v jej kompetencii. Rozhodnutie ministra dopravy nemôže nahrádzať zákon č. 639/2004 Z.z. kde je zadefinovaný predmet činnosti NDS a.s. Z vyššie uvedeného vyplýva, že argumenty NDS na ktoré sa odvoláva, nie sú založené na právnom základe a z toho dôvodu tu je riziko, že rozšírenie cesty I/61 podľa tohto scenára môže byť ohrozené.

-Zrušením kolektorov dôjde k preťažovaniu diaľničných križovatiek, keďže napojenie na kolektor je možné každých 500m a napojenie na diaľnicu len každých 5.000m, prípadne je možné vzdialenosť znížiť najmenej však na 2.500m. Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina....

Stanovisko OZ Triblavina: Zmena križovatky Triblavina ovplyvní technické riešenie rozšírenia celého úseku diaľnice Bratislava - Trnava. Tvrdiť, že je to inak, je ako tvrdiť, že postaviť slabé základy domu neovplyvní počet podlaží, ktoré môžeme postaviť. Plánované zmeny na križovratke t.j. odstránenie kolektorov podstatne mení koncepciu stavby a plánovanej dopravy na nej.

-Kolektory majú slúžiť ako prístupová cesta v čase výstavby. V prípade, že sa nevybudujú, znamenalo by to fatálny negatívny dopad na dopravu v období výstavby, najmä na seneckú cestu....

Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina. Pre stavbu križovatky Triblavina sú navrhnuté a stavebným povolením schválené dve prístupové komunikácie na stavenisko, ktoré budú využívané počas výstavby....

Stanovisko OZ Triblavina: Zmena križovatky Triblavina ovplyvní technické riešenie rozšírenia celého úseku diaľnice Bratislava - Trnava, čo bude mať za následok vplyv na priebeh výstavby, ako aj prístupové komunikácie využívané počas výstavby. Na základe uvedeného požadujeme vyhodnotiť dopad zmeny križovatky Triblavina na celú uvedenú stavbu. Kolektory, ktoré majú byť zmenou križovatky Triblavina vylúčené, mali slúžiť na dopravu materiálu a rovnako ako náhrada za dočasne počas výstavby vyradenú D1, ktorú je potrebné z dôvodu výstavby križovatky D1 a D4 zdvihnúť o 1,5m.

Vzhľadom na zmenu stavby pred dokončením (obj. 802.01 prístupová komunikácia), ktorá znamená, že aj zo severnej strany stavby tak aj z južnej strany stavby sa stavenisková doprava stretne na štátnej ceste I/61, ktorá je už teraz pri bežnej premávke za hranicou kapacity, je požiadavka OZ Triblavina, aby NDS pri všetkých variantoch výstavby vyhodnotila vplyv na dopravné, emisné a hlukové pomery v dotknutom území, vrátane dopravných štúdií pre obdobie výstavby, vrátane kumulatívneho vplyvu všetkých pripravovaných projektov a rozvojových lokalít.

-kolektory majú slúžiť ako prístupová komunikácia pre záchranné zložky v prípade nehody na D1... Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina....

Stanovisko OZ Triblavina: Zmena križovatky Triblavina ovplyvní technické riešenie rozšírenia celého úseku diaľnice Bratislava – Trnava, tvrdiť opak znamená nenaplnenie zákona EIA, keďže neboli vyhodnotené všetky vplyvy.

V prípade nehody na diaľnici D1 sa po kolektore dostanú záchranné zložky k miestu nehody bez zdržania, keďže kolektor nie je priamo spojený s diaľnicou. Odstavný pruh na kolektore s prístupom k nehodovému miestu nesúvisí.

-Zmena projektu prináša zmenu prístupovej cesty z okružnej križovatky pri križovratke Triblavina k ceste I/61, ktorá nemá parametre diaľničného privádzača, ale má parametre obslužnej komunikácie v obytnej zóne. Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina....

Stanovisko OZ Triblavina: Prístupová cesta úzko súvisí so zmenami križovatky Triblavina. Nie je pravda, že parametre navrhovanej komunikácie sú plne v kompetencii VÚC BSK, nakoľko samotná NDS vo svojom stanovisku uvádza, že výstavbu tejto pripojovacej cesty na štátnu cestu I/61

zabezpečuje NDS. Takže parametre navrhovanej komunikácie sú plne v kompetencii NDS a tá musí podľa STN navrhnuť pre napojenie na diaľnicu komunikáciu, ktorá musí mať parametre diaľničného privádzača a teda väčšiu priepustnosť dopravy.

-Zmena projektu prináša aj zmenu v napojení na št. cestnú sieť 1 tr. I/61... Stanovisko NDS: Nesúvisí s predloženými zmenami križovatky Triblavina....

Stanovisko OZ Triblavina: Napojenie na št. cestnú sieť veľmi úzko súvisí so zmenami križovatky Triblavina, nakoľko vypustením kolektorov bude výrazne väčšie zaťaženie tejto jednoduchej obslužnej prístupovej cesty s parametrami jednoduchej obslužnej komunikácie v obytnej zóne, keďže sa rušia všetky ďalšie napojenia na diaľnicu D1 cez kolektory. Takto navrhované napojenie nevyhovuje plánovanej dopravnej záťaži. Zároveň opakovanne upozorňujeme, že dopravný prieskum, na ktorý sa NDS neustále odvoláva, nie je korektne spracovaný, nakoľko vychádza zo zle stanovených vstupov. Nemá vôbec žiadnu výpovednú hodnotu v zmysle dopravného zaťaženia, ktoré bude na tejto križovatke po zrušení kolektorov. Takže záver tohto dopravného posúdenia nezohľadňuje skutočnosti v celom dopravnom priestore.

Stanovisko NDS k požiadavkám verejnosti v závere spoločných námietok:

-Navrhovaná zmena sa týka celej spádovej oblasti.... Stanovisko NDS: Zmeny križovatky Triblavina sa dotýkajú hlavne dopravného riešenia diaľnice D....

Stanovisko OZ Triblavina: Zmena križovatky Triblavina tým, že sa z nej vypúšťajú kolektory, sa dotýka koncepcie dopravy v celom danom území, nielen diaľnice D1. Trváme na požiadavke postavenia dotknutej obce v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie aj pre obce: Zálesie, Cífer, Nová Dedinka, Tureň, Veľký Biel, Senec, Ivanka pri Dunaji, Malinovo, Pezinok, Nová Dedinka a Slovenský Grob.

-Do správy o hodnotení vypracovať novú komplexnú dopravnú štúdiu, ktorá bude zohľadňovať výhľadový nárast obyvateľov v dotknutých obciach tak, ako je schválený v územných plánoch... Stanovisko NDS: V danom území bolo vypracovaných dostatočné množstvo dopravno-kapacitných posúdení....

Stanovisko OZ Triblavina: Všetky dopravno-kapacitné posúdenia, ktoré boli vypracované pre dané územie, majú zadane nesprávne vstupné údaje. Nie sú teda relevantné a nemajú žiadnu výpovednú hodnotu k posudzovaniu dopravnej situácie v danom území. Okrem prvého dopravno-kapacitného posúdenia z roku 2008, ktoré vypracovala spoločnosť Alfa 04 a z ktorého vyplýva nutnosť vybudovať rozšírenie diaľnice D1 spolu s kolektormi, nemá žiadne iné dopravno-kapacitné posúdenie údaje z platných územných plánov a teda sú všetky tieto posúdenia sú vo svojej podstate k danej problematike nepoužiteľné. Išlo žiaľ o zbytočne vynaložené finančné prostriedky zo strany NDS.

Pokiaľ nebudú vyhodnotené vplyvy zmeny križovatky Triblavina na stavbu celého úseku D1 Bratislava – Trnava vrátane procesu výstavby, prístupových komunikácií počas výstavby a prevádzky, náhradných komunikácií pre diaľnicu počas jej dvíhania vrátane dopadu na hlukovú a emisnú situáciu v území, nie je možné vyhodnotiť dopad zmeny križovatky Triblavina na územie. Táto križovatka mení v dopravnom riešení celého územia všetko a jej zmenou sa nenávratne mení aj koncepcia celej pripravovanej stavby rozšírenia diaľnice D1 pre všetky nasledujúce generácie.

-Žiadame vypracovať plán organizácie dopravy počas výstavby. Bez neho nie je možné posúdiť vplyv navrhovanej činnosti.... Stanovisko NDS: Plán organizácie dopravy výstavby križovatky Triblavina nemá zásadný vplyv na životné prostredie....

Stanovisko OZ Triblavina: Plán organizácie dopravy (POV) má obrovský vplyv na životné prostredie, hlavne keď sa mení povolenie na prístupovú cestu a toto povolenie je diametrálne odlišné od pôvodného. Upozorňujeme na skutočnosť, že stavba je už v realizácii a zmenou stavby pred

dokončením sa musí zmeniť aj POV. Žiadame posúdiť vplyv navrhovanej činnosti na takto zmenený POV.

-vypracovať rozptylovú štúdiu pre dotknuté obce pre variant s kolektormi a bez kolektorov

- vypracovať hlukovú štúdiu pre dotknuté obce pre variant s kolektormi a bez kolektorov

Stanovisko NDS: Uvedené nemá zásadný vplyv na životné prostredie...

Stanovisko OZ Triblavina: Vzhľadom na podstatnú zmenu koncepcie dopravy vypustením kolektorov v križovatke Triblavina a tým aj na stavbe rozšírenia D1, žiadame vypracovať rozptylovú a hlukovú štúdiu pre dotknuté obce pre variant s kolektormi a bez kolektorov. Táto zmena stavby má podstatný vplyv na životné prostredie.

-vypracovať HIA pre dotknuté obce pre variant s kolektormi a bez kolektorov...

Stanovisko NDS: Uvedené nemá zásadný vplyv na životné prostredie...

Stanovisko OZ Triblavina: Vzhľadom na podstatnú zmenu koncepcie dopravy vypustením kolektorov v križovatke Triblavina a tým aj na stavbe rozšírenia D1, žiadame vypracovať HIA pre dotknuté obce pre variant s kolektormi a bez kolektorov. Táto zmena stavby má podstatný vplyv na životné prostredie.

Vyjadrenie OZ Triblavina k hlukovej štúdii a emisnej štúdii

- uvedené štúdie sú neaktuálne a nepredstavujú zhodnotenie navrhovanej zmeny. Riešia diaľnicu v pôvodnom riešení pred zmenou ako 6-pruh. Žiadame o predloženie aktuálnych štúdií vrátane zhodnotenia dopadov na územie počas výstavby celého úseku, keďže zmenou križovatky Triblavina dôjde k zmene dopravnej koncepcie ako aj spôsobu výstavby celého úseku diaľnice. Navrhovaná zmena vyvolá enormnú záťaž na existujúcej cestnej sieti a je potrebné zhodnotiť aj hlukové a emisné dopady tejto zmeny na prístupových komunikáciách počas výstavby ako aj prevádzky.
- Ako je známe, umiestnenie protihlukových stien je tým účinnejšie, čím bližšie pri zdroji hluku je stena umiestnená. Preto umiestnenie protihlukovej clony vedľa 4-pruhovej diaľnice je ďaleko menej efektívne ako umiestnenie tej istej clony vedľa 3-pruhovej diaľnice a paralelne vedľa kolektorov (ak ich potrebu preukáže hluková štúdia). Žiadame o vypracovanie novej hlukovej a emisnej štúdie, nakoľko dopady 4-pruhovej diaľnice na akustickú situáciu v území budú výrazne odlišné v porovnaní s pôvodným riešením usporiadania diaľnice.

Vyjadrenie OZ Triblavina k výskytu bobra

- Dňa 5.2.2017 sme spravili terénnu obhliadku miesta výstavby križovatky Triblavina, ktorou bol jasne preukázaný výskyt bobra v tejto lokalite. Celá dokumentácia Oznámenia o zmene jeho výskyt popiera a preto žiadame, aby boli tieto skutočnosti zohľadnené a bol vyhodnotený vplyv na uvedený chránený živočíšny druh.

Na záver konštatujeme, že na MŽP bola predložená dokumentácia zmien diaľničnej križovatky vo výstavbe, pričom samotné zmeny nie sú iba technického charakteru, ale sú koncepčné a nie sú premietnuté iba do priestoru jestvujúcej diaľnice D1. Týkajú sa veľmi širokého dotknutého územia s predpokladaným počtom obyvateľov 114 468 (podľa platných územných plánov dotknutých obcí). Tieto zmeny budú mať podstatný vplyv na životné prostredie z hľadiska výstavby križovatky Triblavina ako aj ďalších stavebných objektov stavby Rozšírenie diaľnice D1 Bratislava-Trnava. Upozorňujeme, že križovatka Triblavina je iba jeden stavebný objekt z tejto stavby a preto sa nemôžu zmeny navrhovanej činnosti na ostatných objektoch tejto stavby posudzovať zvlášť. Tvrdenie NDS, že posledné dopravo-kapacitné posúdenie potvrdilo návrh 8 pruhu diaľnice ako postačujúce, je nepravdivé. Toto dopravnokapacitné posúdenie nie

je relevantné a je zavádzajúce, lebo nepočíta s údajmi z územných plánov, čo je hrubá chyba ako zadávateľa t.j. NDS tak aj spracovateľa, súkromnej spoločnosti "Výskumný ústav dopravný". V skutočnosti je toto dopravné riešenie (8 pruh diaľnice) hrubo podcenené a nepostačujúce. Zároveň spochybňujeme tvrdenie NDS, že bude zabezpečovať investičnú prípravu rozšírenia cesty I/61 nakoľko NDS podľa zákona č.639/2004 Z.z. nemá takúto kompetenciu.

Z vyššie uvedených dôvodov trváme na našich námietkach a požiadavkách k zverejnenému Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti Diaľnica D1 Bratislava-Trnava, križovatka Triblavina.

Za OZ Triblavina, Ing. Milan Grožaj

Prílohy:

1. tabuľka porovnania vstupov Dopravno-kapacitnej štúdie a skutočného nárastu logistických zón
2. mapa porovnania lokalít započítaných do Dopravno-kapacitnej štúdie a lokalít, ktoré boli odignorované
3. fotografie z 5.2.2017 dokazujúce výskyt bobrov priamo v lokalite križovatky Triblavina

Vyhodnotenie MŽP SR k pripomienke súladu s VÚC BSK

Na jednej strane je tvrdenie verejnosti, že vypustenie kolektorov nie je v súlade s VÚC BSK, na strane druhej je vysvetlenie NDS, a.s., Bratislava, že Územný plán Bratislavského samosprávneho kraja je spracovaný nad rámec riešenia podrobností, a preto jeho obsah považuje v rozpore s ustanoveniami stavebného zákona a všeobecne záväznými právnymi predpismi. Podrobnosť (6pruhová + kolektory) má určovať podrobnejšia územnoplánovacia dokumentácia (územný plán obce, alebo podrobnejšie územný plán zóny), nakoľko predmetom územného plánu regiónu je stanovenie dopravných koridorov, nie samotné podrobné umiestnenie a kategorizácia ciest.

Stanovisko opäť svedčí o nezbližovaní názorov na vypustenie kolektorov.

Písomné stanoviská od subjektov, ktoré ich nedoručili v termíne podľa §29 ods. 9 zákona, sa považujú za súhlasné.

E) POSÚDENIE VPLYVOV

Ministerstvo pri rozhodovaní o tom, či sa navrhovaná činnosť alebo jej zmena bude posudzovať podľa tohto zákona, okrem dokumentácie Oznámenie o zmene, použilo primerane aj kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona (transpozícia prílohy č. III Smernice 92/2011/EC), pričom prihliadalo aj na doručené stanoviská počas procesu takto:

Popis súčasného stavu

Účelom navrhovanej stavby diaľničnej križovatky je zlepšiť dopravnú situáciu v okolí, nielen v momentálne dotknutom území, ale aj s výhľadom na dobudovanie prepojenia ciest I/61 a II/502.

V súčasnej dobe sa prudko rozvíja urbanizácia územia v oblasti obcí Chorvátsky Grob - Čierna Voda a Bernolákovo, čo má za následok zvýšenie dopravnej záťaže na existujúcej cestnej sieti v území. Existujúca cestná sieť je tvorená v prevažnej miere cestami II. a III. triedy v k. ú. Chorvátsky Grob. V k. ú. Bernolákovo je v súčasnosti lepšia situácia z dôvodu existencie cesty I/61, ktorá je plánovaná na rozšírenie na budúci 4-pruh. Problémom ostáva územie pri diaľnici a celá oblasť Chorvátskeho Grobu, ktorá je dopravne napojená na mesto Bratislava prostredníctvom cesty III/50201, ktorá prechádza cez m. č. Vajnory. Preto vznikla potreba prepojenia územia na diaľnicu D1 v oblasti Triblavina s výhľadom na prepojenie ciest I/61 a II/502, čím by došlo k zníženiu dopravného zaťaženia na existujúcej cestnej sieti.

Kedy a kým bola posudzovaná navrhovaná činnosť

Križovatka Triblavina bola pôvodne súčasťou navrhovanej stavby Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory, východiskový dokument, ktorý predstavuje Technická štúdia (Ateliér DS, s. r. o., december 2008).

Pre uvedenie do súladu so zákonom č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie nechal navrhovateľ navrhovanú činnosť posúdiť. MŽP SR vydalo 31. 5. 2010 Záverečné stanovisko (9785/2009-3.4/ml), v ktorom stavbu odporučilo realizovať za dodržania v ňom uvedených podmienok a opatrení.

V rámci nasledujúcich fáz projektovej prípravy boli spracované Dokumentácia na územné rozhodnutie – DÚR (R-project Invest s. r. o., február 2010), Dokumentácia pre stavebný zámer – DSZ (R-project Invest s. r. o., február 2012) a Dokumentácia na stavebné povolenie (R-project Invest s. r. o., február 2012).

Zmena 1

Zmeny v DSP oproti posudzovanému variantu (zmena tvaru križovatky Triblavina z osmičkového na kosodĺžnikový, zmena okružných križovatiek na začiatku a na konci úseku križujúcej cesty z veľkých na malé a zmeny plynúce zo zmeny križovatky a z aktualizácie podkladov a prieskumov) boli podľa zákona popísané v Oznámení o zmene navrhovanej činnosti (R-project Invest s. r. o., október 2012). MŽP SR predmetné zmeny posúdilo a vydalo vyjadrenie (3236/2013-3.4/ml), v ktorom uviedlo, že nepredstavujú zásadný nepriaznivý vplyv na obyvateľstvo.

Popis v súčasnosti predkladanej zmeny navrhovanej činnosti

Hlavné zmeny:

č.	Popis objektu (SO podľa DSP)	Zmena činnosti Stručný popis a odôvodnenie
1	103-01, 103-02 (Kolektorové pásy) 203-01, 203-02 (Mosty na kolektoroch)	Zrušenie kolektorových pásov z dôvodu zmeny koncepcie rozšírenia diaľnice
2	101-00 (Križovatka Triblavina)	Rozšírenie diaľnice D1 na 8-pruh miesto 6-pruhu z dôvodu zmeny koncepcie rozšírenia diaľnice

Zmeny vyvolané hlavnými zmenami a ostatné zmeny

3	012-00 (Demolácia oporného múru)	Presunutie objektu do súvisiacej stavby D1 BA – Senec, Rozšírenie na 6-pruh z dôvodu úpravy hraníc stavieb
4	020-00 (Vegetačné úpravy)	Prispôbenie vegetačných úprav zmenám riešenia križovatky a úprava rastlinnej zmesi v okružnej križovatke
5	102-00 (Komunikácia MZ 12/50, F.T. B2)	Zníženie nivelety a úprava tesniacej vane z dôvodu rozšírenia diaľnice D1
6	201-00 (Most na diaľnici D1 nad komunikáciou MZ)	Zmena konštrukcie a zakladania mosta z dôvodu zmeny riešenia križovatky a lepšej ochrany proti priesaku

7	102-11 (Prečerpávací stanica dažďových vôd) 502-00 (Dažďová kanalizácia MZ 12/50, F. T. B2)	Úprava parametrov technológie prečerpávania vôd z dôvodu nového riešenia križovatky
8	251-01, 252-00, 253-00 (Protihlukové steny)	Zmeny polôh a dĺžky protihlukových stien na základe aktuálnej hlukovej štúdie
9	301-00 (Oplotenie križovatky Triblavina)	Prispôsobenie oplotenia stavby úpravám rozhrania križovatky, súvisiacej stavby a PHS
10	501-00 (Odvodnenie diaľnice D1)	Zmena odvodnenia - retenčných jazierok z dôvodu zmeny tvaru križovatky a objavenia nového priepustu
11	503-00 (Úprava existujúcej kanalizácie na D1)	Skrátenie a posun úpravy kanalizácie z dôvodu vynechania kolektorov.
12	604-00 (Stožiarová trafostanica pre ČS)	Zrušenie objektu z dôvodu zmeny napájania čerpacej stanice
13	611-00 (Prípojka NN pre ČS)	Zmena riešenia prípojky z dôvodu zmeny napájania čerpacej stanice
14	650-00, 650-11 (Informačný systém diaľnice)	Zmeny ISD z dôvodu zmien križovatky a zosúladenia so súvisiacou výstavbou D1

Zmena č. 1

Objekty (DSP):

103-01 Kolektorový pás diaľnice D1, smer Bratislava – Senec

103-02 Kolektorový pás diaľnice D1, smer Senec – Bratislava

203-01 Most na kolektorovom páse Bratislava – Senec v km 18,090 diaľnice D1 nad komunikáciou MZ 12/50, f.t.B2

203-02 Most na kolektorovom páse Senec – Bratislava v km 18,090 diaľnice D1 nad komunikáciou MZ 12/50, f.t.B2

Predmet zmeny: Zrušenie kolektorových pásov

Popis zmeny: Zrušenie objektov kolektorových pásov vrátane súvisiacich mostných objektov

Dôvod zmeny: Zmena koncepcie riešenia dopravy v predmetnom území, predmetné územie bude priamo napojené prostredníctvom mimoúrovňovej križovatky na diaľnicu D1 a obsluhú funkciu súbežných kolektorov prejde na diaľnicu a miestnu cestnú sieť.

Zmena č. 2

Objekt: 101-00 Križovatka Triblavina

Predmet zmeny: Rozšírenie diaľnice na 8-pruh zo 6-pruhu

Popis zmeny: Zmena zahŕňa rozšírenie úseku diaľnice D1 na kategóriu D 41,0/120 (z pôvodnej D 33,5/120) a náležité usporiadanie smerového a výškového vedenia vetiev mimoúrovňovej križovatky. Vplyvom rozšírenia dochádza i k vyvolaným úpravám polohy a sklonov odvodňovacích priekop diaľnice a priepustov.

Územie, na ktorom sa nachádzajú stavebné objekty stavby, sa využíva na poľnohospodárske účely a zároveň ako zastavaná plocha – diaľnica D1. Nedochádza k potrebe navýšenia záberov. Trasa novonavrhutej križovatky nepretína žiadne komunikácie, ani poľné cesty.

Smerové a výškové vedenie trasy podľa DSP

Smerové vedenie vetiev križovatky sa prispôbovalo navrhnutému výškovému vedeniu kolektorov súbežných s diaľnicou D1 (SO 103-01, SO 103-02), kopírujúcich vedenie diaľnice.

Výškové vedenie vetiev vychádzalo z návrhu výškového vedenia kolektorov (SO 103-01, SO 103-02), ktoré kopírovali výškové vedenie existujúcej diaľnice D1 a z návrhu výškového vedenia miestnej zbernej komunikácie (SO 102-00).

Smerové a výškové vedenie trasy – zmena

Rozšírenie úseku diaľnice sa navrhuje bezo zmien vo výškovom a smerovom vedení jestvujúcej trasy. Smerové a výškové vedenie vetiev križovatky vychádza z napojenia samostatných vetiev na rozšírenú diaľnicu D1 a napojenia na turbo-okružné križovatky SO 102-00 miestnej zbernej komunikácie.

Vetva „A“

Je samostatná jednosmerná dvojpruhová vetva mimoúrovňovej križovatky, ktorá je v ZÚ napojená na diaľnicu D1 a v KÚ na turbo-okružnú križovátku SO 102-00 „Rondel 2“. Dĺžka osy je 294,00 m. Začiatok úseku bol navrhovaný ako priama o dĺžke 0,85 m. Smerové vedenie prechádza do oblúka $R = 230,00$ m s prechodnicami $L = 70,00$ m a $L = 70,00$ m a skončí napojením priamou dĺžky 125,16 m na objekt 102-00 ku okružnej križovátke.

Vetva „B“

Je samostatná jednosmerná dvojpruhová vetva mimoúrovňovej križovatky, ktorá je v ZÚ napojená na turbo-okružnú križovátku SO 102-00 „Rondel 2“ a v KÚ na diaľnicu D1. Dĺžka osy je 300,00 m. Začiatok úseku bol navrhovaný ako priama o dĺžke 91,86 m. Smerové vedenie prechádza do oblúka $R = 300,00$ m s prechodnicami $L = 70,00$ m a $L = 70,00$ m a skončí napojením priamou dĺžky 0,40 m na diaľnicu D1.

Vetva „C“

Je samostatná jednosmerná dvojpruhová vetva mimoúrovňovej križovatky, ktorá je v ZÚ napojená na diaľnicu D1 a v KÚ na turbo-okružnú križovátku SO 102-00 „Rondel 1“. Dĺžka osy je 284,00 m. Začiatok úseku bol navrhovaný ako priama o dĺžke 1,30 m. Smerové vedenie prechádza do oblúka $R = 230,00$ m s prechodnicami $L = 70,00$ m a $L = 70,00$ m a skončí napojením priamou dĺžky 128,25 m na objekt 102-00 k okružnej križovátke.

Vetva „D“

Je samostatná jednosmerná dvojpruhová vetva mimoúrovňovej križovatky, ktorá je v ZÚ napojená na turbo-okružnú križovátku SO 102-00 „Rondel 1“ a v KÚ na diaľnicu D1. Dĺžka osy je 312,00 m. Začiatok úseku bol navrhovaný ako priama o dĺžke 141,04 m. Smerové vedenie prechádza do oblúka $R = 300,00$ m s prechodnicami $L = 70,00$ m a $L = 70,00$ m a skončí napojením priamou dĺžky 1,30 m na diaľnicu D1.

Vetva „E“

Je samostatná jednosmerná jednopruhá vetva, ktorá vytvára samostatné odbočenie vpravo z miestnej zbernej komunikácie SO 102-00 na vetvu „D“. Dĺžka osy je 258,00 m. Začiatok úseku bol navrhovaný ako priama o dĺžke 0,51 m. Smerové vedenie prechádza do oblúka $R = 173,00$ m s prechodnicami $L = 60,00$ m a $L = 60,00$ m a skončí napojením priamou dĺžky 0,96 m na vetvu D.

Úprava diaľnice D1

Keďže sa jedná o rozšírenie jestvujúceho zemného telesa, bude rozšírenie realizované zazubením (vytvorením stupňov), čím dôjde k zásahu do existujúceho svahu násypu. Odkop bude v sklone maximálne 1:1 premenlivej výšky tak, aby vznikla lavička šírky 3,0 m, čím sa umožní pohyb stavebných mechanizmov. V súvislosti s rozšírením diaľnice, dôjde k výmene vozovky v mieste pôvodnej spevnenej krajnice, nakoľko po uvedení do prevádzky dočasného 6-pruhu dochádzalo v tejto časti vozovky k významným poruchám, z čoho vyplýva nedostatočná únosnosť tejto vozovky. Dôjde k odstráneniu celej konštrukcie vozovky na vonkajších okrajoch diaľnice v šírke 2,5 m a následne budú jednotlivé navrhované vrstvy vozovky zazubené do jestvujúcej konštrukcie podľa TP 01/2014 „Navrhovanie a realizácia dodatočných jazdných pruhov, napojenia vozoviek a priečných rozkopávok cestných komunikácií.“ Pre zabezpečenie previazania jestvujúcej a navrhovanej konštrukcie vozovky a pre zabránenie kopírovania trhlíny, sa na hornú podkladnú vrstvu položí výstužná mreža zo sklenených vlákien určená do vozoviek z ťahovou pevnosťou 100 x 100 kN/m šírky 2,0 m.

Dôvod zmeny: Zmena koncepcie vedenia dopravy v predmetnom území, t.j. nebudú sa realizovať súbežné kolektorové pásy, predmetné územie bude priamo napojené prostredníctvom mimoúrovňovej križovatky na diaľnicu D1 a obslužná funkcia súbežných kolektorov prejde na diaľnicu a miestnu cestnú sieť. Z tohto dôvodu sa diaľnica v predmetnom úseku navrhuje ako 8-pruhová kategórie D 41,0/120, dôjde teda k rozšíreniu diaľnice a tým k zvýšeniu jej kapacity.

Zmena č. 3

Objekty (DSP):

012-00 Demolácia oporného múru 17,150 – 17,184 Diaľnice D1 Bratislava – Trnava, vľavo

Predmet zmeny: Presunutie objektu do súvisiacej stavby

Popis zmeny: Predmetný objekt boli presunuté do súvisiacej stavby *Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1).*

Dôvod zmeny: Úprava rozhrania súvisiacej stavby a riešenej stavby.

Zmena č. 4

Objekt: 020-00 Vegetačné úpravy

Predmet: Zmena vegetačných úprav

Popis zmeny: Zmena rozmiestnenia vegetácie kvalitatívne a kvantitatívne v čo najväčšej miere zodpovedajúca DSP. Počet vysadených stromov a krov ostáva zachovaný oproti DSP.

V okružných križovatkách bude namiesto trávnik zrealizovaný lúčny trávnik – kvetnatá lúka (semená trávy budú tvoriť 30 % a 70 % budú tvoriť kvitnúce byliny).

Dôvod zmeny: Prispôsobenie rozsahu a umiestnenia úprav zmene telesa diaľnice a križovatky a voľba krajinársky vhodnejšieho riešenia v okružných križovatkách.

Zmena č. 5

Objekt: 102-00 Komunikácia MZ 12/50, F.T. B2

Predmet zmeny: Úprava nivelety, tesniacej vane a menšie zmeny

Popis zmeny a odôvodnenie:

- Diaľnica v predmetnom úseku navrhuje ako 8-pruhová kategórie D 41,0/120, dôjde teda k rozšíreniu diaľnice. Z tohto dôvodu bude rozšírený navrhovaný diaľničný most (SO 201-00) pod ktorým je vedená cez teleso diaľnice predmetná miestna komunikácia (SO 102-00). Vzhľadom na strechovitý sklon diaľnice dôjde na okrajoch mosta z titulu jeho rozšírenia k zníženiu vonkajších spodných hrán nosnej konštrukcie. Aby bol zachovaný prejazdny profil, navrhuje sa oproti DSP zníženie nivelety miestnej zbernej komunikácie v úseku pod mostom o 0,10 m.
- V úseku km 0,378 894 – 0,500 572, je komunikácia vedená v tesniacich vaniach. Zmenu riešenia tesniacej vane, ako súčasti objektu 102-00 si vyžiadala zmena koncepcie diaľnice. To malo za následok zlúčiť mostné objekty na diaľnici a kolektoroch, čo prirodzene zasiahlo aj do riešenia tesniacej vane.
- Pôvodná tesniaca vaňa bola rozdelená tak, že jej funkciu čiastočne plní aj základová doska mosta SO 201-00.
- Odvodnenie povrchu vane odvodňovačmi bolo nahradené štrbinovými žľabmi.
- Zmena dĺžky vane z 121,86 m na 133,3 m
- Vozovka na tesniacej vane bola zmenená z dvojvrstvovej hr. 90mm na trojvrstvovú hr. 135mm.
- Tesniaca vaňa v pozdĺžnom smere rozdelená na 16 dilatačných celkov namiesto troch.
- Vozovka zjazdov k Čiernej vode bude s CB krytom v súlade s DSP, ale hrúbky 200 mm, oproti 150 mm v DSP, nakoľko podľa STN 73 6123 je min. hrúbka dosky CB III 180 mm. Vzhľadom na šírku vozovky cca 5m a k možnosti nevytvárať pozdĺžnu škáru, je v DRS navrhnutá hr. dosky 200 mm.
- Je navrhnutá konštrukcia vozovky prstenca okružných križovatiek, nakoľko DSP tento návrh neobsahuje.
- V trase severnej turbo-okružnej križovatky (TOK) „Rondel 1“, sú navrhnuté trativody.

- Zmenil sa priebeh priečného sklonu na TOK „Rondel 1“, pre optimalizáciu napojenia jednotlivých vetiev.
- Doplnili sa uličné vpusty v potrebných miestach pre zabezpečenie odtoku zrážkovej vody z vozovky.
- Do aktívnej zóny je navrhnutá vrstva štrkodrviny hr. 0,30 m.
- Pre zabezpečenie odtoku vody sa vykonala výšková úprava dna priekop.

Zmena č. 6

Objekt: 201-00 Most na diaľnici D1 v km 18,090 nad komunikáciou MZ 12/50, F.T. B2

Predmet zmeny: Zmena konštrukcie a zakladania mosta

Popis zmeny:

DSP:

Most na 6-pruhu a mosty na kolektorových pásach.

Otvorený rám tvorený základovými pásmi oporami a nosnou konštrukciou z prefabrikovaných panelov.

Zmena:

Konštrukcia mosta bola rozšírená a preberá aj pôvodnú funkciu mostov na kolektoroch diaľnice.

Most bude založený na základovej doske a veľkopriemerových pilótach, základová doska v úseku mosta preberá čiastočne funkciu tesniacej vane. Základová doska spolu s monolitickými stojkami a monolitickou nosnou konštrukciou vytvára uzavretý rám.

Dôvod zmeny:

Zmena riešenia mostného objektu nastala z dôvodu zmeny riešenia diaľnice, kde bolo rozhodnuté, že kolektorové pásy navrhnuté v DSP sa nebudú realizovať a navrhlo sa rozšírenie diaľnice o jeden jazdný pruh v každom jazdnom páse (spolu 8 pruhov).

Uzavretý rám vytvára ďaleko lepšie predpoklady ochrany proti priesaku spodnej vody do priestoru pod mostom, kde je vedená miestna zberná komunikácia SO 102-00, ktorej niveleta bola pod mostom znížená o 10 cm (Zmena č. 5) a je pod úrovňou ustálenej hladiny podzemnej vody.

Zmena č. 7

Objekty:

102-11 Prečerpávací stanica dažďových vôd

502-00 Dažďová kanalizácia odvodnenia komunikácie MZ 12/50, f.t. B2

Predmet zmeny: Zmena parametrov technológie prečerpávania vôd

Popis zmeny:

Typ parametru SO 102-00	DSP	Zmena
Počet inštalovaných čerpadiel	3 ks	3 ks
Efektívny výkon čerpadla	30 l/s	35 l/s
Požadovaný výkon čerpacej stanice	-	64,5 l/s
Požadovaná dopravná výška	6 m	6 m
Inštalovaný príkon 1 čerpadla	4 kW	4,9 kW
Celkový inštalovaný príkon	12 kW	14,7 kW
Napájacie napätie	3 x 400 V	3 x 400 V
Stupeň dôležitosti napájania	2	2
Pripojovacie rozmery čerpadla	DN 100	DN 100
Pripojovacie rozmery výtlaku ČS	DN 200	DN 250
Čistá hmotnosť čerpadla	153 kg	153 kg

Časť kanalizácie SO 502-00	DSP		Zmena	
	DN	dĺžka	DN	dĺžka
Čerpacia stanica – Šachta Š1	200	80,10 m	300	98,57 m
Šachta Š1 – Výustný objekt	300	7 m	400	6 m

Výustný objekt	300	-	400	-
----------------	-----	---	-----	---

Dôvod zmeny: Nové riešenie križovatky spôsobilo zvýšenie množstva dažďových vôd, ktoré sú odvádzané do čerpacej jamy (SO 102-00, Zmena č. 5) pod mostom 201-00, z ktorej sú prečerpávané SO 102-11 i úpravu polohy priekop. Vzhľadom na tieto zmeny bolo potrebné prispôsobiť i nadväznú kanalizáciu (502-00).

Zmena č. 8

Objekty:

251-00 Protihluková stena v km 17,950 – 19,870 diaľnice D1 Bratislava – Trnava, vpravo, spodná stavba

252-00 Protihluková stena v km 0,040 – 0,400 vetvy B križovatky Triblavina, vpravo

253-00 Protihluková stena 18,485 – 18,955 na kolektorovom páse Bratislava – Senec, vpravo

Predmet zmeny: Zmena rozsahu a charakteristík protihlukových opatrení

Popis zmeny:

Riešenie podľa DSP

251-00

Výška steny:

5,50m (km 17,950 - 18,074), l=373,5m

4,00m (km 18,074 - 18,103), l=28,5m

5,50m (km 18,103 - 18,870), l=822m

Celková dĺžka steny: 1224,00m

Spôsob zakladania: baranené pilóty priemeru 0,53 m

252-00:

Výška steny: 4,00m (km 0,039 - 0,109)

Celková dĺžka steny: 69,00m

Spôsob zakladania: baranené pilóty priemeru 0,53 m

253-00:

Výška steny : 4,00m (km 0,103 - 0,400), l=295m

4,50m (km 0,400=1,319 - 1,623), l=304m

4,00m (km 1,623 - 1,787), l=164m

Celková dĺžka steny : 763,00m

Spôsob zakladania: baranené pilóty priemeru 0,53 m

Riešenie - Zmena:

251-00

Staničenie	Dĺžka	Výška	Materiál
km 4,188 – 4,300	112 m	5,0 m	výplň pohltivá
km 4,300 – 4,477:	207 m	6,0 m	výplň pohltivá
km 4,475 – 4,503:	28 m	4,0 m	PHS na moste
km 4,503 – 4,595:	92 m	6,5 m	výplň pohltivá
km 4,595 – 4,659:	64 m	7,0 m	výplň pohltivá

Celková dĺžka: 503 m

Spôsob zakladania: ŽB pilóty priemeru 0,6 m

252-00

Staničenie	Dĺžka	Výška	Materiál
km 4,621 – 5,003:	384 m	7,0 m	výplň pohltivá
km 5,003 – 5,103:	100 m	6,5 m	výplň pohltivá
km 5,103 – 5,299:	196 m	6,0 m	výplň pohltivá
km 5,299 – 5,359:	60 m	5,0 m	výplň pohltivá

Celková dĺžka: 740 m

Spôsob zakladania: ŽB pilóty priemeru 0,6 m

V km 5,05 je lokálne na dĺžke 4 m PHS znížená na výšku 5 m z dôvodu kríženia s portálom (SO 101-00).

253-00

Staničenie	Dĺžka	Výška	Materiál
km 3,637 – 3,823:	188 m	4,0 m	výplň pohltivá

Celková dĺžka: 188m

Spôsob zakladania: ŽB pilóty priemeru 0,6 m

Dôvod zmeny:

Ku zmenám došlo na základe spracovania protihlukovej štúdie pre výhľadový rok 2030 (Inžinierske služby Martin, 10/2015) súvisiacej stavby *Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)* a na základe zmien riešenia križovatky.

Zmena č. 9

Objekt: 301-00 Oplotenie križovatky Triblavina

Predmet zmeny: Úprava trasy oplotenia

Popis a odôvodnenie zmeny: Oplotenie stavby je prispôbené úprave rozhrania križovatky Triblavina a súvisiacej stavby *Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)* a zmenám stavby vrátane zmeny rozsahu PHS (Zmena č. 8).

Zmena č. 10

Objekt: 501-00 Odvodnenie diaľnice D1, kolektorov a križovatky Triblavina

Predmet zmeny: Zmeny odvodnenia

Popis a odôvodnenie zmeny:

retenčné jazierko	poloha	kapacita DSP	kapacita - zmena
RN1	17,4 D1 vľavo	1890 m ³	1970 m ³
RN2	17,4 D1 vpravo	1470 m ³	1668 m ³
RN3	18,275 D1 vľavo	2000 m ³	4437 m ³
RN4	18,2 D1 vpravo	1716 m ³	1455 m ³
RN5	17,650 D1 vpravo	-	605,70 m ³

Jestvujúce jazierka sa rozšírili z dôvodu prispôbenia novému tvaru križovatky.

Nové retenčné jazierko RN5 vzniklo v dôsledku objavenia jestvujúceho betónového priepustu umiestneným popod diaľnicou D1. Jeho existujúce výškové resp. hĺbkové uloženie bolo nutné zaústiť do navrhovaného odvodnenia diaľnice a z toho dôvodu muselo vzniknúť nové retenčné jazierko RN5 so zmenou spádovania odvodňovacích rigolov oproti pôvodnému DSP.

Ďalšia zmena oproti pôvodnému DSP spočíva v umiestnení zariadenia na zachytávanie splavenín a odlučovanie ľahkých kvapalín (napr. typ ENVIA TRP) tesne pred vtokom do každého retenčného jazierka namiesto čistenia pomocou rastlinného porastu, ktorý by v letných mesiacoch uhynul. Všetky retenčné jazierka majú zväčšený využiteľný objem tak, aby došlo k maximálnemu využitiu záberu pôdy. K úspore plochy došlo v dôsledku zrušenia pôvodného kolektorového pásu. Taktiež s prihliadnutím na zvýšený výskyt extrémnych dažďov v súčasnosti, s ohľadom na zníženú schopnosť vsakovania vôd do podložja a zvýšením bezpečnosti a spoľahlivosti odvodnenia diaľnice boli navýšené objemy retenčných jazierok rádo o niekoľko desiatok %.

Ďalšia zmena spočíva v zmene systému odvodnenia vozovky diaľnice, ktorá pôvodne bola kontinuálne odvodnená do priekop a následne do retenčných nádrží alebo do toku. Vzhľadom na

doplnenie protihlukových stien pozdĺž diaľnice, ktoré bránia priebežnému odtoku dažďových vôd, je pozdĺž PHS navrhnutý odvodňovací rigol s uličnými vpustami. Uličné vpusty sú podľa potreby buď jednotlivo vyústené do priekopy alebo sú zaústené do kanalizačných stôk. Tam, kde nie sú protihlukové steny zostala vozovka priebežne odvodnená do priekop. Vody z priekop a kanalizácie sú následne vyústené cez odlučovače ropných látok do retenčných nádrží.

Ďalšia zmena oproti pôvodnému DSP spočíva v umiestnení zariadenia na zachytávanie splavenín a odlučovanie ľahkých kvapalín (napr. typ ENVIA TRP) tesne pred vtokom do každého retenčného jazierka. Presný typ zariadenia ku každému retenčnému jazierku bude špecifikovaný v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Zmena č. 11

Objekt: 503-00 Úprava existujúcej kanalizácie na diaľnici D1 Bratislava – Senec

Predmet zmeny: Prispôsobenie úpravy kanalizácie zmene riešenia križovatky

Popis zmeny: V mieste projektovanej križovatky Triblavina, kde dochádza ku kolízii tejto kanalizácie s navrhovaným mostom SO 201-00 a s cestným priepustom DN 1200 došlo ku skráteniu preložky kanalizácie z 50,66 m na 33,60 m a posunula sa trasa kanalizácie bližšie k cestnému priepustu DN 1200 a spoločne s priepustom bližšie k mostu 201-00.

Potrubie je navrhnuté sklolaminátové SN 40000.

Sklolaminátová kanalizačná šachta je nahradená prefabrikovanou betónovou konštrukciou s monolitickým dnom.

Dôvod zmeny: Prispôsobenie vynechaniu kolektorových pásov, optimalizácia technických atribútov.

Zmena č. 12

Objekt (DSP): 604-00 Stožiarová trafostanica pre ČS v km 18,150 diaľnice D1 Bratislava – Trnava v križovatke Triblavina

Predmet zmeny: Zrušenie SO

Popis a odôvodnenie zmeny: Na základe požiadavky objednávateľa došlo ku zmene trafostanice, z ktorej bude čerpacia stanica napojená a tým k zrušeniu predmetného objektu.

Zmena č. 13

Objekt: 611-00 Prípojka NN v km 18,150 diaľnica D1 Bratislava - Trnava

Predmet zmeny: Zmena riešenia prípojky NN

Popis zmeny: Prípojka NN bude napojená na prípojný bod zriadený v mieste pôvodne uvažovanej trafostanice (Zmena č. 12, SO 604-00). Trasa prípojky bude presunutá do stredového deliaceho pruhu vedľa výtlačnej kanalizácie.

Dôvod zmeny: Zrušenie objektu 604-00 (Zmena č. 12) a zmena riešenia križovatky.

Zmena č. 14

Objekty:

650-00 Informačný systém diaľnice – stavebná časť

650-11 Informačný systém diaľnice – technologická časť

Predmet zmeny: Úprava ISD

Popis zmeny a odôvodnenie: Vzhľadom na zmeny na križovatke a zosúladienie so súvisiacou výstavbou *Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh* došlo k potrebe zosúladiť ISD novovzniknutým charakteristikám diaľnice D1.

Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území

Prepojenie s plánovanými a realizovanými činnosťami

Stavba sa na začiatku a na konci úseku napája na stavbu *Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh*, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (17,600 – 17,238 D1), s ktorou je náležite koordinovaná.

Výhľadovo je uvažované s prepojením ciest I/61 a II/502

Navrhovaná činnosť je v súlade v územnoplánovacom dokumentácii VÚC Bratislavský kraj, a dotknutých obcí Chorvátsky Grob a Bernolákovo.

Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Povolenie v zmysle osobitných predpisov podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (*stavebný zákon*) v znení neskorších predpisov.

Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Zmeny v navrhovanej činnosti nebudú mať žiadne vplyvy presahujúce štátne hranice SR.

Vyhodnotenie použitia kritérií pre zisťovacie konanie

Ministerstvo posúdilo zmenu navrhovanej činnosti z hľadiska povahy a rozsahu zmeny navrhovanej zmeny činnosti, miesta vykonávania navrhovanej zmeny činnosti a významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a to aj kumulatívnych, vrátane vplyvov na zdravie obyvateľov, pričom vzalo do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území.

ÚDAJE O PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE OBYVATEĽSTVA VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH

Vplyvy zmeny počas výstavby

Hluk a vibrácie

V etape výstavby sa očakáva zvýšené hlukové zaťaženie územia v dôsledku stavebných prác, staveniskovej dopravy a pod.

Stavebné práce predstavujú aj riziko zvýšenia vibrácií v obytnej zóne, pričom tieto budú pôsobiť rušivo a to predovšetkým na trase medzi zdrojmi materiálov, resp. medzi stavebnými dvormi a samotnou stavbou.

Ovzdušie

V etape výstavby sa očakáva zhoršenie kvality ovzdušia v dôsledku zvýšenia sekundárnej prašnosti a znečistenia ovzdušia emisiami zo spaľovacích motorov.

Počas výstavby je zmiernenie negatívneho vplyvu na ovzdušie zabezpečené dobrým technickým stavom vozového parku, kropením povrchu a čistením prístupových komunikácií.

Vodné pomery

Z hľadiska vplyvov na povrchovú vodu budú počas výstavby najcitlivejšie miesta v bezprostrednom kontakte s povrchovým tokom. Zdrojom znečistenia môže byť únik pohonných hmôt a olejov zo stavebných mechanizmov, prípadne aj znečistené odpadové vody, ktoré budú vznikať počas výstavby. Miera zraniteľnosti podzemnej vody závisí od priepustnosti a hrúbky pokryvných útvarov, hydrogeologických vlastností a pozície zvodneného kolektoru, najmä priepustnosti a úrovne hladiny vody. Počas výstavby dôjde k zásahu do horninového prostredia, čím sa môžu vytvoriť podmienky pre prienik povrchovej kontaminácie na hladinu podzemnej vody v podobe úniku paliva a olejov zo stavebných mechanizmov alebo odpadov vznikajúcich pri stavbe.

Dočasné potenciálne riziko predstavujú i stavebné dvory a zariadenia staveniska, pri prevádzke ktorých sú možné úniky splaškových vôd a kontaminantov do pôdy a podzemných vôd.

Vplyvy zmeny počas prevádzky

Hluk

Prudkým nárastom dopravy z dôvodu skapacitnenia jestvujúceho stavu dôjde i k zvýšeniu hlukovej záťaže sledovaného územia.

Počas prevádzky je zníženie negatívneho vplyvu hlukových emisii zabezpečené návrhom protihlukových opatrení. PHS navrhnuté pôvodne na svahoch kolektorových pásov, budú premietnuté na teleso diaľnice. Na základe protihlukovej štúdie súvisiacej stavby D1 BA – Senec rozšírenie na 6-pruh pribudla protihluková stena v km 3,637 – 4,000. Ani po ich realizácii nebudú dodržané prípustné nočné limity hluku.

Ovzdušie

Na základe emisnej štúdie (spracovanej v predošlej časti PD) je možné konštatovať, že po uvedení stavby do prevádzky bude vo výhľadovom období dochádzať v okolí diaľnice k značnému prekročeniu maximálnych prípustných koncentrácií sledovaných škodlivých látok (NO₂, PM₁₀) za kalendárny rok.

Počas prevádzky bude na zmiernenie negatívneho dopadu realizovaná výsadba hustých porastov vegetácie najmä južne od riešenej komunikácie.

Vybudovanie križovatky sa prejaví na dopravných pomeroch dotknutej oblasti a to tak, že dôjde k prerozdeleniu dopravy medzi cestou I. triedy a diaľnicou D1. Vypustenie kolektorov bude mať za následok nárast dopravy na tento jeden bod. V prípade, že nebude križovatka kapacitne postačovať, budú sa vytvárať „kolóny“ a s tým zvýšenie emisií v okolí križovatky.

Horninové prostredie

Vplyv na horninové prostredie sa bude meniť v závislosti od charakteru geologického prostredia, v tom-ktorom úseku navrhovanej činnosti. Násyp je založený prevažne na hlinito-piesčitých fluvialných sedimentoch. V ich podloží, hĺbke cca 2,0 – 3,0 m pod povrchom terénu sa nachádzajú fluvialne štrkopiesky s pomerne výdatným zvodnením. Hladina vody sa nachádza v hĺbke okolo 2,0 m pod terénom.

Navrhovaná zmena činnosti bude mať negatívny vplyv na horninové prostredie v rozsahu, v akom sa pôvodne posudzovalo.

Pôda

Negatívny vplyv stavby na pôdne pomery sa prejaví najmä trvalým a dočasným záberom poľnohospodárskej pôdy. V priebehu výstavby možno vzhľadom na časté prejazdy motorových vozidiel a intenzívne využívanie ťažkých stavebných mechanizmov očakávať nasledovné vplyvy na kvalitu a stabilitu pôd (resp. pôdných vlastností), nachádzajúcich sa v blízkosti stavanej komunikácie, na manipulačných pásoch a v stavebných dvoroch:

- degradácia štruktúrnych agregátov
- zhutnenie (kompakcia) pôdneho profilu v koreňovej zóne
- intoxikácia pôd zložkami výfukových splodín a ropnými látkami
- narušenie reliéfu vytváraním svahov a tým zvýšenie rizika zosuvov

Vzhľadom na zachovanie záberov i rozsahu stavby, navrhovaná zmena činnosti bude mať negatívny vplyv na pôdu v rozsahu, v akom sa pôvodne posudzovalo.

Vodné pomery

Riziko znečistenia podzemných vôd počas bežnej prevádzky vznikne len v prípade nepredvídaných udalostí (porucha mechanizmov, havarijná situácia), ktoré môžu byť minimalizované dodržiavaním prísnej technologickej a pracovnej disciplíny a bezpečnostnými opatreniami.

Navrhovaná zmena činnosti bude mať negatívny vplyv na vodné pomery v rozsahu, v akom sa pôvodne posudzovalo.

Biota

Pred výstavbou bude potrebné v súlade s podmienkami na výrub odstrániť prekážajúcu zeleň v rozsahu podľa inventarizácie drevín rastúcich mimo les.

Predmetná stavba si vyžiada tiež zásah do sprievodného porastu vodného toku Čierna voda v rozsahu 1857 m², ktorý bol na základe terénneho prieskumu a zoznamu biotopov zaradený medzi biotop európskeho významu **Ls 1.3 (91E0*) Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy**.

Zostávajúce porasty, ktoré sa stanú predmetom zásahu predstavujú antropogénne spoločenstvá ruderalných, invázných či nepôvodných rastlín a nepredstavujú biotopy európskeho ani národného významu.

Výskyt bobra vodného v širšom okolí bol zaznamenaný, avšak podľa vyjadrenia NDS, a.s., Bratislava *Zmena stavby pre dokončenie* pre úpravu šírkového usporiadania diaľnice D1 (z dôvodu doplnenia diaľnice D4) sa nedotýka stavebných objektov navrhnutých v okolí toku Čierna voda. Tieto objekty sú povolené platným stavebným povolením a nepodliehajú zmene a sú tohto času vo výstavbe. Priestor pre prípadnú migráciu bobra tokom Čierna voda ostáva aj po výstavbe mostného objektu zachovaný.

Územný systém ekologickej stability

Zásah stavby do ÚSES je ekvivalentný zásahu do biotopu európskeho významu Ls 1.3 (viď Biota), ktorý je súčasťou RBK Čierna voda (XVIII).

Zásah je identický posudzovanému riešeniu. Navrhovaná zmena tak nebude mať negatívny vplyv oproti posudzovanému riešeniu.

Klimatické pomery

Predmetná stavba ani jej zmena nebudú mať výrazný vplyv na klimatické pomery.

Predbežné opatrenia na zmiernenie doteraz identifikovaných negatívnych vplyvov

Zmena činnosti predstavuje negatívny vplyv v porovnaní s posudzovaným variantom. Na zmiernenie negatívnych vplyvov už posudzovaného riešenia sa implementujú nasledovné opatrenia.

Hluk a vibrácie

Počas výstavby budú negatívne vplyvy eliminované vhodnou organizáciou práce, optimalizáciou prístupových ciest na stavenisko, vylúčením nočných prác a prác v dňoch pracovného voľna.

Počas prevádzky je zníženie negatívneho vplyvu hlukových emisií zabezpečené návrhom protihlukových opatrení. PHS navrhnuté pôvodne na svahoch kolektorových pásov budú premietnuté na teleso diaľnice. Na základe protihlukovej štúdie súvisiacej stavby D1 BA – Senec rozšírenie na 6-pruh pribudla protihluková stena v km 3,637 – 4,000.

Ovzdušie

Počas výstavby je zmiernenie negatívneho vplyvu na ovzdušie zabezpečené dobrým technickým stavom vozového parku, kropením povrchu a čistením prístupových komunikácií.

Počas prevádzky bude na zmiernenie negatívneho dopadu realizovaná výsadba hustých porastov vegetácie najmä južne od riešenej komunikácie.

Horninové prostredie

Pri stavebných prácach bude potrebné dokonale zhutniť povrch podlažia na úroveň súčasného stavu podlažia.

Pôda

Pred začatím výstavby sa na plochách trvalého záberu musí vykonať skrývka humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy v zmysle metodického usmernenia Ministerstva pôdohospodárstva č.

2341/2006-910 a zabezpečiť jej účelné a hospodárne využitie. Tým sa rozumie jej zhrnutie, odvoz a rozhrnutie na iné poľnohospodárske pozemky zodpovedajúcej kvality, zúrodnenie menej úrodných poľnohospodárskych pôd a jej použitie na výrobu kompostu alebo záhradnej pôdy. V prípade, že sa skrývka humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy (HH PP) bude nejaký čas deponovať, je investor povinný zabezpečiť ochranu pred znehodnotením a následné rozprestretie na vopred určené pozemky podľa bilancie skrývky HH PP. Pedologický prieskum navrhuje skrývku humusovej vrstvy u v hrúbke 0,300 až 0,400m. Potrebné je šetrné zaobchádzanie s kultúrnou humóznou vrstvou tak, aby nedochádzalo k jej odnosu a znehodnocovaniu.

Dopravná stavba je potenciálnym zdrojom znečistenia pôdy exhalátmi do vzdialenosti až 100 m od komunikácie. Jednou z možností obmedzenia šírenia týchto znečisťujúcich látok do prostredia je výsadba vegetácie na svahoch telesa.

Z hľadiska samotného záberu pôd spočívajú opatrenia v minimalizácii dočasných záberov, pričom by malo ísť o menej hodnotné pôdy, alebo by mali byť využité jestvujúce spevnené plochy.

Vodné pomery

Navrhovaná činnosť počíta s rekonštrukciou odkanalizovania diaľnice pričom zrážkové vody budú zachytávané prostredníctvom odlučovačov ropných látok (ORL), retenčno-sedimentačných nádrží (RSN), resp. retenčno-sedimentačných a vsakovacích nádrží (RSVN) a až následne vypúšťané do recipientov. Vzhľadom na takto navrhované riešenie je riziko znečistenia povrchových a podzemných vôd štandardnou prevádzkou minimálne.

Proti prípadnému negatívnemu vplyvu na povrchovú a podzemnú vodu počas realizácie navrhovanej činnosti je nutné sa sústrediť na elimináciu alebo aspoň na zmiernenie vplyvov spojených s vlastnou stavbou:

- používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám
- zemné práce uskutočňovať v takom rozsahu, aby nedochádzalo k narušeniu kvality podzemnej vody a vodného režimu, alebo len v nevyhnutnom rozsahu, využiť obdobie nízkych vodných stavov
- zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov a technických noriem pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav mechanizačných prostriedkov a vozidiel
- nezriaďovať stavebné dvory v územiach, kde priepustnejšie horninové prostredie vychádza priamo na povrch alebo je tesne pri povrchu
- vybaviť stavebné dvory a mechanizmy ochrannými pomôckami a dostatočným množstvom sorpčných materiálov, ktoré bude možné použiť v prípade havárie, resp. úniku vodám nebezpečných látok do prostredia.

Biota

Pri výstavbe bude potrebné zabezpečiť maximálnu ochranu okolitej vegetácie a minimalizovať nevyhnutný manipulačný priestor. V etape výstavby a prevádzky budú opatrenia na ochranu bioty zamerané na :

- výrub porastov nelesnej krovitej a stromovej zelene uskutočniť výlučne v mimohniezdnom období v období vegetačného pokoja
- šetrný zásah pri výruboch drevín, obmedziť sa iba na nevyhnutný výrub
- ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením, napr. debnením
- pri osadzovaní pilierov mostných objektov sa vyhnúť zásahu do dna a brehov toku
- medzi mostným objektom a vlastným brehom vodného toku ponechať voľný priestor pre umožnenie prechodu živočíchom
- pohyb stavebných mechanizmov obmedziť výlučne na stavbu, manipulačné pásy a určené prístupové komunikácie a minimalizovať ho v priestore biokoridoru
- po ukončení stavebných prác vykonať náhradné rekultivácie a výsadbu zelene v lokalitách narušených výstavbou, rekonštruovať narušené brehovú porasty
- druhové zloženie drevín komponovať najmä z domácich druhov v nadväznosti na okolitú krajinu.

Pre uvoľnenie staveniska je potrebný výrub stromov a krovín. Kmene stromov sa odovzdajú majiteľovi pozemku. Pne, vetvy a kroviny sa ponúknu na materiálové alebo energetické zhodnotenie, o čom sa vyhotoví doklad pre príslušný úrad ochrany životného prostredia.

Finančné náhrady, týkajúce sa výrubu drevín sú riešené v súlade so zákonom NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a v súlade s vykonávacou vyhláškou MŽP č. 24/2003 Z.z., podľa ktorej sa určuje spoločenská hodnota drevín.

Odpady

Nakladanie s odpadmi počas výstavby, aj počas prevádzky, bude riadené v zmysle stratégie a koncepcie odpadového hospodárstva SR a podľa platných právnych predpisov pre odpadové hospodárstvo. Základnými princípmi riadenia odpadového hospodárstva na stavbe sú:

- predchádzanie vzniku odpadov,
- materiálové a energetické zhodnotenie odpadov,
- environmentálne vhodné zneškodnenie odpadov.

Predchádzať vzniku odpadov je možné dobrou organizáciou práce, dôslednou separáciou odpadov od vytŕaženého prírodného materiálu a predchádzaniu vzniku havarijných situácií, najmä počas výstavby. Materiálové zhodnotenie odpadov prichádza do úvahy pre prípad odpadového betónu, železobetónu a asfaltu z demolácií objektov, spevnených plôch a ciest. Recyklácia týchto druhov odpadu je možná priamo na mieste (mobilné recyklačné jednotky), resp. na stavebnom dvore. Recyklované materiály by sa mali prednostne využiť priamo pri výstavbe objektov komunikácie. Zmesový komunálny odpad by mala odvážať a zneškodňovať separovaním firma, ktorá sa zaoberá takouto činnosťou v rámci dotknutého územia.

Energetické zhodnotenie odpadov je možné napr. pre odpadové oleje, ich množstvo však nebude významné.

Environmentálne vhodné zneškodnenie odpadov zabezpečí počas výstavby dodávateľ stavebných prác a počas prevádzky prevádzkovateľ stavby uzatvorením zmluvných vzťahov s právnickými alebo fyzickými osobami oprávnenými vykonávať požadovaný druh činnosti.

Odpad, ktorý vznikne pri realizácii bude odvezený na určenú skládku. Nebezpečné odpady budú likvidované špecializovanou firmou s oprávnením na likvidáciu takýchto odpadov. Pri samostatnej prevádzke cesty budú vznikať odpady, ktoré budú riešené správcom komunikácie. Prevádzkovateľ komunikácie bude povinný zabezpečiť zneškodnenie odpadov počas prevádzky ciest podľa schváleného odpadového programu, ktorý bude odsúhlasený v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

Možné riziká havárií

Riziká spojené s realizáciou a prevádzkou navrhovanej zmeny činnosti môžu vzniknúť v dôsledku:

1. zlyhania technických a iných opatrení,
2. zlyhania činnosti ľudského faktora,
3. prejavu vonkajších vplyvov (prírodné sily, počasie a iné).

Vznik a prejav rizík môže negatívne ovplyvniť:

- horninové prostredie, kvalitu povrchových a podzemných vôd,
- kvalitu ovzdušia z pohľadu zvýšenia až prekročenia limitov znečistenia ovzdušia,
- zdravie a majetok účastníkov dopravy v prípade havárie,
- zdravie a majetok obyvateľov v širšom okolí v prípade havárie vozidiel prepravujúcich nebezpečné látky.

Príčinami takýchto stavov môžu byť:

1. únik škodlivých látok zo stavebných mechanizmov, strojov a zariadení, nákladných a osobných motorových vozidiel počas výstavby a prevádzky,
2. dopravný kolaps v dôsledku extrémneho počasia,
3. iné havarijné situácie.

Uvedené možné havárie, ktoré by mohli ohroziť kvalitu jednotlivých zložiek životného prostredia v danom území, nepredstavujú väčšie riziká. Ich obmedzenie, resp. minimalizácia sa zabezpečí technickými a organizačnými opatreniami, kontrolou dodržiavania všeobecne záväzných právnych a

iných predpisov a pod. Riziká humánneho pôvodu sa zohľadnia pri konkrétnom riešení riadenia, kontroly a monitoringu.

Porovnanie s posudzovaným variantom

Vplyvy na životné prostredie navrhovanej zmeny, z hľadiska ich významnosti, možno považovať za významné, oproti tým, ktoré boli identifikované v Zámere (2009), resp. v Oznámení o zmene navrhovanej činnosti (2012).

ZÁVER

Verejnosti je plánovaná zmena činnosti dostatočne známa a boli jej poskytnuté všetky dostupné informácie, ktoré malo MŽP SR k dispozícii a to tak na webovom sídle MŽP SR, ako aj daním možnosti oboznámenia sa s podkladmi pre rozhodnutie, nahliadnutím do spisu a urobenie si poznámok, odpisov a výpisov v zmysle §33 ods. 2. zákona o správnom konaní.

Stanoviská navrhovateľa a verejnosti **sa nezbližili** a verejnosť trvá na posudzovaní vplyvov na životnom prostredí - vypracovaní správy o hodnotení, v ktorej by bola uvedená najmä komplexná dopravná štúdia, z ktorej by sa podrobnejšie dali vyhodnotiť vplyvy tak vo variante s kolektormi, ako aj vo variante bez kolektorov.

Uvedenú požadovanú dopravnú štúdiu navrhovateľ predložil. Navrhovateľ naproti tomu považuje za postačujúce súčasné vysvetlenie a podkladové materiály k tomu, aby obhájil vypustenie kolektorov.

Správa o hodnotení by viedla k poznaniu, že vypustenie kolektorov môže mať negatívny vplyv na životné prostredie, čo sa vie už v súčasnosti a čo navrhovateľ nespochybňuje. Hlukové pomery uviedol v hlukovej štúdii, z ktorej vyplynulo, že je potrebná výstavba protihlukových stien. Výsledok správy o hodnotení však nemôže zaviazat' investora k prinavráteniu kolektorov do projektu. Na túto skutočnosť pri rokovaní so všetkými subjektami ministerstvo opakovane upozorňovalo. Prinavrátenie kolektorov do projektu sa musí vykonať na inej rozhodovacej úrovni a to na Ministerstve dopravy a výstavby SR, príp. na NDS, a.s., Bratislava. Preto z hľadiska racionalizácie konaní ministerstvo rozhodlo o neposudzovaní zmeny navrhovanej činnosti.

Na základe tvaromiestnej obhliadky sa ukázalo, že v priestore, kde má dôjsť k výstavbe križovatky sa už vykonávajú stavebné práce, ornica je čiastočne odvezená a bol vykonaný zásah do prírodného prostredia, takže posudzovanie vplyvu na prírodu je skôr v teoretickej rovine. Výskyt bobra vodného je potvrdený, avšak mimo stavebnú lokalitu a na biotop európskeho významu- brehové porasty Čiernej vody ŠOP SR vydala opatrenie o nezasahovaní.

Argumentácia verejnosti je najmä v tom, že sa zhorší životné prostredie obyvateľov vplyvom dopravy. Navrhovateľ opakovane argumentuje, že zmenou sa nezhorší dopravné riešenie v dotknutom území a predložil k tomu relevantné štúdie.

Správny orgán vyhodnotil stanoviská ako tvrdenie proti tvrdeniu s tým, že povoľujúci orgán môže aj na základe ďalších podkladov stavbu buď povoliť, alebo nepovoliť, príp. iniciovať ďalšie doplňujúce posudzovanie.

Nesúlad zmeny stavby s platným ÚPN R-BSK je predmetom vzájomných vysvetlení, pričom tak navrhovateľ, ako aj verejnosť zotrvávajú na svojich stanoviskách. BSK vo svojom stanovisku uviedol, že predložená zmena riešenia križovatky Triblavina je v rozpore s platným ÚPN R- BSK, a preto BSK s návrhom zmeny navrhovanej činnosti *Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina* (3) nesúhlasí. Z hľadiska výkladu zákona o posudzovaní vplyvov je súlad, či nesúlاد navrhovanej činnosti s územným plánom v konštatačnej rovine, nakoľko až stavebník v ďalšom povoľovacom konaní musí byť v súlade s územným plánom.

Správny orgán bol vedený úvahou, že plánovaná výstavba v širšej lokalite bude viesť k nárastu dopravy, a preto riešenie si vyžaduje komplexný pohľad a nie izolované riešenie jednej križovatky, bez zohľadnenia súvislostí. Z hľadiska vplyvov na životné prostredie sa ukazuje, že vplyvy sa predpokladajú. Environmentálny nástroj, akým bezosporu posudzovanie vplyvov na životné prostredie

je, však nie je vhodným nástrojom na riešenie konfliktu vypustenia kolektorov. Komplexné riešenie si vyžaduje spoluprácu MDVRR, NDS, a.s., Bratislava, BSK a obcí, lebo na separátne postoje orgánov a neriešenie situácie komplexne v konečnom dôsledku doplatia obyvatelia v dotknutej oblasti a investorské subjekty v území, ktorých sa to týka.

Plánované rozšírenie cesty I/61 by mohol byť začiatok takýchto riešení.

Poučenie

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať rozklad podľa § 61 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov na Ministerstve životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia dorúčením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkovi konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásť deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podľa § 29 ods. 15 zákona.

Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom až po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.




RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru

Doručí sa

1. NDS, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava, IČO 35919001
2. Obec Chorvátsky Grob, obecný úrad, Námestie Josipa Andriča 17, 900 25 Chorvátsky Grob, IČO 00304760
3. Obec Bernolákovo, obecný úrad, Hlavná 111, 900 27 Bernolákovo, IČO 00304662
4. Mestská časť Bratislava – Vajnory, miestny úrad, Roľnícka 109, 831 07 Bratislava,
5. Občianske združenie Triblavina, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo
6. JUDr. Vladimíra Vydrová, Záhradná 79, 900 25 Chorvátsky Grob
7. Mgr. Michaela Seifertová, Záhradnícka 3, 900 28 Ivanka pri Dunaji
8. PhDr. Mária Kisková, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo
9. Peter Hanic, Poľovnícka 43, 900 27 Bernolákovo
10. Ing. Patrícia Fatulová, Lúčna 32, 900 25 Chorvátsky Grob
11. Ing. Dana Micháľková, Na pasienku 4, 900 25 Chorvátsky Grob
12. Ján Granec, Školská 17, 900 25 Chorvátsky Grob
13. Martina Múčková, Výhon 16, 900 25 Chorvátsky Grob

14. Peter Borovský, Svätoplukova 37, 900 25 Chorvátsky Grob
15. Daniela Keblešová, Školská 12, 900 25 Chorvátsky Grob
16. Ivan Volek, Brusnicova 21, 900 25 Chorvátsky Grob
17. Martina Jánošíková, Bernolákova 16, 900 27 Bernolákovo
18. Ing. Martina Brunel, Potočná 29, 900 27 Bernolákovo
19. Ing. Tatiana Kratochvílová, Ševčenkova 22, 851 01 Bratislava
20. Zuzana Čaputová, advokátka, Radničné nám. 3, 902 01 Pezinok

Na vedomie

21. Krajský pamiatkový úrad, Leškova 17, 811 04 Bratislava, IČO 317 551 94
22. MDV SR, útvar vedúceho hygienika rezortu, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15, IČO 30416094
23. Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, Sabinovská 16, P.O. Box 106, 820 05 Bratislava 25, IČO 36063606
24. Okresné riaditeľstvo Hasičského a ZZ., Hasičská 4 902 01 Pezinok, IČO 00151866
25. Okresný úrad, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Hurbanova 21, 903 01 Senec, IČO 00151866
26. Okresný úrad, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Hurbanova 21, 903 01 Senec, IČO 00151866
27. Okresný úrad, Pozemkový a lesný odbor, Hurbanova 21, 903 01 Senec, IČO 00151866
28. Okresný úrad, Katastrálny odbor, Hurbanova 21, 903 01 Senec, IČO 00151866
29. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Hurbanova 21, 903 01 Senec, IČO 00151866
30. Okresný úrad, odbor opravných prostriedkov, Staromestská 6, 814 40 Bratislava, IČO 00151866
31. MDV SR, odbor cestnej infraštruktúry, Nám. slobody 6, 810 05 Bratislava 15, IČO 30416094
32. MDV SR, sekcia cestnej dopravy a PK, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava, IČO 30416094