



Ministerstvo životného prostredia SR Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava Podateľňa I	
6. 12. 2017	
Evidenčné číslo: 54002	Číslo spisu: 4328
Prílohy/listy:	Vyhavuje: ML

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

v Bratislave dňa 1.12.2017

Vec: Rozklad proti rozhodnutiu č. 4328/2017-1.7/ml zo dňa 6.11.2017 vydanom v zisťovacom konaní, ktorým sa rozhodlo, že zmena navrhovanej činnosti „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. Úsek km 0,000-3,638 (13,600-17,238 D1)“, sa nebude posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Dňa 20.11.2017 bolo zverejnené na úradnej tabuli obce Ivanka pri Dunaji rozhodnutie č. 4328/2017-1.7/ml zo dňa 6.11.2017 vydané v zisťovacom konaní, ktorým MŽP rozhodlo, že zmena navrhovanej činnosti: „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. Úsek km 0,000-3,638 (13,600-17,238 D1)“, sa nebude posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Týmto v lehote podávame rozklad proti rozhodnutiu vydanom v zisťovacom konaní, ktorým sa rozhodlo, že zmena navrhovanej činnosti: „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. Úsek km 0,000-3,638 (13,600-17,238 D1)“, sa nebude posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, z nasledovných dôvodov:

- príslušný úrad sa nevysporiadal s námietkami účastníkov konania a nezohľadnil ich pri Rozhodnutí, zároveň svoje Rozhodnutie neodôvodnil.

1. Posudzovanie vplyvov navrhovanej zmeny

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

Podľa prílohy č. 8 zákona EIA, bod 13 položky č. 1 je posudzovanie vplyvov na životné

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

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

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

Poukazujúc na povinnosť súladného výkladu ustanovení zákona EIA (aj § 18 ods. 1) upozorňujeme na anglické znenie ustanovenia Prílohy I. bodu 24 smernice EIA, ktoré znie nasledovne: „24. Any change to or extension of projects listed in this Annex where such a change or extension in itself meets the thresholds, **if any**, set out in this Annex.“ Oficiálny slovenský preklad slovného spojenia „if any“ v slovenskom znení smernice predstavuje formulácia „prípadne ustanovené v tejto prílohe“. Formulácia „if any“ sa však obvykle prekladá v zmysle „ak je nejaký“ resp. „ak sú nejaké“. Anglické znenie ustanovenia je možné preložiť aj nasledovne: „Akákoľvek zmena alebo rozšírenie projektov uvedených v tejto prílohe, ak takáto zmena alebo rozšírenie samotné spĺňajú limity, **ak sú nejaké limity ustanovené.**“

V prípade slovenskej formulácie citovaného ustanovenia smernice EIA „prípadne ustanovenej v tejto prílohe“ aj v prípade anglickej formulácie „ak sú nejaké limity ustanovené“, ide o podmieňujúcu klauzulu. Iba ak sú splnené podmienky v tejto prvej podmieňujúcej klauzule (teda ak sú stanovené nejaké limity), možno uvažovať o tom, či sú

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

Na základe vyššie uvedeného konštatujeme, že keďže aj samotná navrhovaná stavba podlieha posudzovaniu vplyvov na životné prostredie bez limitu, tak aj zmena stavby diaľnice nemusí spĺňať žiadny limit (prahovú hodnotu) na to, aby bola predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie.

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

Podotýkame, že ak by činnosť alebo jej zmena nebola predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie, hoci to zo zákona jednoznačne vyplýva, malo by to za následok **nezákonnosť následných rozhodnutí týkajúcich sa stavby diaľnice.** Tento záver vyplýva aj z rozhodnutí Najvyššieho súdu SR. V rozhodnutí Najvyššieho súdu SR sp. zn. 1 SŽ-o-KS 194/2004, ktorým Najvyšší súd zrušil vydané územné rozhodnutie na umiestnenie rýchlostnej komunikácie najmä pre nezákonnosť procesu EIA podľa zákona č. 127/1994 Z.z., bola jedným z dôvodov na zrušenie územného rozhodnutia aj skutočnosť, že variant umiestnenia rýchlostnej komunikácie, ktorý bol predmetom územného konania, nebol posúdený v celom svojom rozsahu. Najvyšší súd k tomu uviedol, že „Na druhej strane však nemožno súhlasiť s tvrdením žalovaného, že nič v zákone nebráni do Záverečného stanoviska zapracovať úplne nový variant a to iba aj pre časť rýchlostnej komunikácie, ktorý neprešiel celým procesom hodnotenia vplyvov na životné prostredie. Toto tvrdenie je v protiklade s účelom sledovaným v zák. č. 127/1994 Z.z. upraviť postup pri komplexnom odbornom a verejnom posudzovaní variantov pripravovaných stavieb, zariadení a iných činností určených podľa uvedeného zákona č. 127/1994 Z.z. pred vydaním rozhodnutia o ich povolení, a toto komplexné posúdenie variantov pripravovaných činností sa predovšetkým vykonáva v štádiu Správy o hodnotení a jej Verejného prerokovania. (...) Preto pripustenie vloženia nového variantu, a to aj v časti zamýšľanej činnosti (konkrétne v úseku 15,3 – 18,7 km), treba vyhodnotiť v zmysle účelu zák. č. 127/1994 Z.z., ako jeho neprípustné obchádzanie.“.

2. Judikatúra a zahraničná právna úprava

V nadväznosti na uvedený charakter navrhovaných zmien a znenie smernice EIA poukazujeme na judikatúru Súdneho dvora EÚ, ktorá poskytuje výklad smernice EIA pre aplikáciu jej ustanovení.

Súdny dvor EÚ v rozsudku C-142/07 (ods. 36) uviedol, že „skutočnosť, že pod písmenami b) a c) v bode 7 prílohy I zmenenej smernice sa uvádzajú projekty týkajúce sa „stavby“ uvedených druhov ciest, zatiaľčo konanie vo veci samej sa týka projektov prestavby a skvalitnenia existujúcej cesty, neznamená, že tieto projekty sú vylúčené z pôsobnosti zmenenej smernice. **Projekt prestavby cesty, ktorý sa svojím rozsahom a spôsobom realizácie rovná stavbe, možno v zmysle uvedenej prílohy považovať za stavebný projekt** (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 16. septembra 2004, Komisia/Španielsko, C-227/01, Zb. s. I-8253, bod 46, ako aj Abraham a i., už citovaný, bod 32).“

Z uvedeného vyplýva, že projekt prestavby cesty, ktorý sa svojím rozsahom a spôsobom realizácie rovná stavbe, možno v zmysle prílohy I. smernice EIA považovať za samostatný stavebný projekt a nie iba za zmenu projektu.

Súdny dvor EÚ v rozsudku C-142/07 (ods. 39) tiež konštatoval, že pri posudzovaní vplyvu projektu na životné prostredie treba zohľadniť nielen priame účinky zamýšľaných stavebných prác, ale aj vplyvy na životné prostredie, ktoré môžu byť vyvolané používaním alebo prevádzkou stavebných diel, ktoré sú výsledkom týchto prác. Súdny dvor EÚ uviedol: „V tomto ohľade treba konštatovať, že rovnako ako smernica 85/337, aj zmenená smernica zohľadňuje celkové posudzovanie vplyvov projektov alebo ich zmien na životné prostredie. Zohľadniť pri posudzovaní vplyvu projektu na životné prostredie alebo jeho zmeny len priame účinky zamýšľaných stavebných prác bez toho, aby boli zohľadnené vplyvy na životné prostredie, ktoré môžu byť vyvolané používaním alebo prevádzkou stavebných diel, ktoré sú výsledkom týchto prác, by bolo zjednodušujúce a v rozpore s týmto prístupom (pozri, pokiaľ ide o smernicu 85/337, rozsudok Abraham a i., už citovaný, body 42 a 43).“ Súdny dvor zároveň v odseku 42 uviedol: „vplyv na životné prostredie, ktorý má byť podľa zmenenej smernice posúdený, nie je len vplyv zamýšľaných prác, ale najmä vplyv projektu, ktorý sa má realizovať“.

Ďalším zistením vyplývajúcim z judikatúry Súdneho dvora EÚ je, že pri riešení otázky, či má projekt podliehať povinnému posudzovaniu, treba zohľadňovať účel smernice EIA, ktorým je podrobiť projekty, ktoré môžu mať významný vplyv na životné prostredie, najmä svojou veľkosťou, povahou alebo umiestnením, povinnému posudzovaniu ich vplyvov na životné prostredie. Z judikatúry vyplýva, že cieľ smernice EIA by bol vážne ohrozený, ak by sa povinné posudzovanie vplyvov nevzťahovalo na také projekty, ktoré môžu mať výrazný vplyv na životné prostredie.

Súdny dvor EÚ v rozsudku C-227/01 vo veci **Komisia Európskych spoločenstiev proti Španielsku** uviedol: „Čo sa týka smernice 85/337, Súdny dvor už rozhodol, že **zo znenia smernice 85/337 vyplýva, že jej pôsobnosť je široká a jej cieľ je veľmi rozsiahly** (rozsudok Kraaijeveld a i., už citovaný, body 31 a 39). Ako jasne vyplýva predovšetkým z článku 1 ods. 1 a článku 2 ods. 1, ako aj z prvého, piateho, šiesteho, ôsmeho a jedenásteho odôvodnenia smernice, **základným cieľom smernice je podrobiť projekty, ktoré môžu mať významný vplyv na životné prostredie najmä svojou veľkosťou, povahou alebo umiestnením, povinnému posudzovaniu ich vplyvov, a to pred vydaním povolenia** (v tomto zmysle pozri rozsudok z 19. septembra 2000, Linster, C-287/98, Zb. s. I-6917, bod 52).“ (odseky 50 a 51)

Navrhovanú zmenu, ktorá je predmetom tohto zisťovacieho konania, je potrebné vnímať v kontexte ďalších potrebných zmien, ktoré si vypustenie kolektorov a rozšírenie diaľnice vyžadujú nielen v úseku rozširovania diaľnice D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1.úsek km 0,000 – 3,683 (13,600 – 17,238 D1). V tomto kontexte poukazujeme na rozhodnutie Súdneho dvora EÚ, rozsudok C-142/07(odsek 44), v ktorom sa vyjadril aj k prípustnosti tzv. salámovej metódy – teda prípustnosti rozdelenia projektu na menšie časti resp. menšie projekty v úmysle vyhnúť sa procesu EIA. Súdny dvor uviedol: „Napokon treba zdôrazniť, ako Súdny dvor už uviedol v súvislosti so smernicou 85/337, že **cieľ zmenenej smernice nemožno obísť rozdelením projektu a že nezohľadnenie kumulatívneho účinku niekoľkých projektov nesmie v praxi znamenať, že všetky projekty uniknú povinnosti posudzovania, pokiaľ ako celok môžu mať v zmysle článku 2 ods. 1 zmenenej smernice podstatný vplyv na životné prostredie** (pozri, pokiaľ ide o smernicu 85/337, rozsudky z 21. septembra 1999, Komisia/Irsko, C-392/96, Zb. s. I-5901, bod 76, ako aj Abraham a i., už citovaný, bod 27).“

Poukazujeme zároveň na českú právnu úpravu, ktorá je obsiahnutá v zákone č. 100/2001 Sb. o posudzovaní vlivů na životní prostředí (ďalej jen „zákon EIA ČR“), ktorý do českého právneho poriadku transponuje smernicu 2011/92/EU. V zmysle uvedenej právnej úpravy, výstavba diaľnic a rýchlostných ciest je zaradená do Prílohy č. 1, kategória I. Zákona EIA ČR, teda do kategórie zámerov, ktoré podľa § 4 ods. 1 písm. a), zákona EIA podliehajú posúdeniu vplyvov na životné prostredie vždy.

Konkrétne podľa bodu 9.3 prílohy č. 1, kategória I. Zákona EIA podliehajú vždy posúdeniu EIA „**Novostavby, rozširovanie a preložky diaľnic a pozemných komunikácií, ktoré môžu byť označené ako cesty pre motorové vozidlá podľa osobitného predpisu.**“

Na základe jazykového výkladu samotného textu právnej úpravy možno konštatovať záver, že česká právna úprava považuje z hľadiska posudzovania vplyvov na životné prostredie zábery rozširovania a preložiek diaľnic a rýchlostných ciest za typovo rovnako významné,

ako ich novostavby, lebo ich výslovne zaraďuje medzi obligatórne (vždy) posudzované zámery.

Rozširovanie diaľnic a rýchlostných ciest podlieha v Českej republike na základe bodu 9. 3 Prílohy č 1. kategórie I. zákona EIA povinnému posúdeniu vplyvov na životné prostredie („celému“ posúdeniu EIA).

Uvedené vyplýva aj z judikatúry Nejvyššího správního soudu ČR, a teda pokiaľ ide o rozšírenie spočívajúce vo zvýšení počtu jazdných pruhov a/alebo v rozšírení celej stavby diaľnice (nie však pokiaľ sa rozširuje iba spevnená časť, vozovka a pod.), uvedené rozšírenie podlieha posúdeniu EIA.

Zároveň poukazujeme na právnu úpravu v Maďarsku. Nariadenie vlády č. 314 z roku 2005 upravuje proces EIA, ako aj tie činnosti a zariadenia, ktoré podliehajú EIA alebo zisťovaciemu konaniu. Príloha I 37 nariadenia (rýchlostné komunikácie a diaľnice) súvisí s čl. 2 ods.2 ac) nariadenia. Čl. 2.2.ac) obsahuje niekoľko rámcových podmienok, ktoré musia byť splnené, aby sa na projekt výstavby cesty, ktorý zahŕňa aj zmenu existujúcej cesty, pozeralo ako na významnú zmenu.

Čl. 2.2. ac) uvádza:

„(2) Z pohľadu procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie

a) významná zmena je:

ac) nasledujúca zmena činnosti uvedenej v prílohe III bod 131:

...

acc) nový jazdný pruh je vo výstavbe, s výnimkou prípadu, kedy by išlo len o pripájací pruh, pruh na výjazd alebo nízko rýchlostný pruh (pre kamiónovú dopravu),

Z uvedeného vyplýva, že významné zmeny, za ktoré je považovaná zmena činnosti spočívajúca vo výstavbe nového jazdného pruhu diaľnic podlieha aj v Maďarsku povinnému posudzovaniu vplyvov na životné prostredie.

Z vyššie uvedenej citovanej judikatúry a príkladov zahraničnej právnej úpravy konštatujeme, že zmena stavby, ktorá svojim rozsahom, spôsobom realizácie rovná stavbe, možno považovať za samostatný stavebný objekt, ktorý podlieha posúdeniu vplyvov. Pri posudzovaní vplyvu projektu na životné prostredie treba zohľadniť nielen priame účinky zamýšľaných stavebných prác, ale aj vplyvy na životné prostredie, ktoré môžu byť vyvolané používaním alebo prevádzkou stavebných diel, ktoré sú výsledkom týchto prác. Zároveň treba zohľadňovať účel smernice EIA, ktorým je podrobiť projekty, ktoré môžu mať významný vplyv na životné prostredie, najmä svojou veľkosťou, povahou alebo umiestnením, povinnému posudzovaniu ich vplyvov. Navrhované zmeny na úseku diaľnice D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1.úsek km 0,000 – 3,683 (13,600 – 17,238 D1) je potrebné

posudzovať v kontexte všetkých aktuálnych zmien realizovaných v území, t.j. vyhodnotiť kumulatívne vplyvy zmeny rozšírenia diaľnice v celom jej úseku, nárast dopravy vzhľadom na ďalšie povoľované projekty a vyhnúť sa tak „salámovej metóde“ pred ktorou vystríha aj Súdny dvor EU vo svojej judikatúre. Z právnej úpravy s Českej republiky a Maďarsku vyplýva, že za významné zmeny sú v oboch krajinách považované aj rozširovanie diaľnic o ďalší jazdný pruh.

Zmena spočívajúca v zrušení kolektorov, ktoré predstavovali viaceré (početnejšie) možnosti pripojenia sa, rozptyľovali dopravu, zabezpečovali jej častejšie a rýchlejšie odvedenie z predmetného územia, ich nahradenie novým jazdným pruhom diaľnice bude podľa nášho názoru predstavovať zmenu s významným vplyvom na životné prostredie.

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

Podľa § 18 ods. 2 písm. c) zákona EIA „*predmetom zisťovacieho konania musí byť každá zmena navrhovanej činnosti uvedenej v prílohe č. 8 časti A, 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*“. V nadväznosti na uvedené upravuje § 18 ods. 1 písm. e) zákona EIA predmet posudzovania vplyvov na životné prostredie, v zmysle ktorého je predmetom posudzovania „*zmena navrhovanej 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*“.

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

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

Avšak, v prípade zmeny stavby diaľnice, ktorá spočíva jej rozšírení o jazdné pruhy, nie je

možné uplatniť postup podľa ustanovenia § 18 ods. 2 písm. c) zákona EIA, ale musí sa uplatniť postup podľa § 18 ods. 1 písm. d).

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

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

Vzhľadom na vyššie uvedené znovu zdôrazňujeme, že **v prípade zmeny stavby diaľnice, ktorá napr. spočíva v zmene koncepcie diaľnice a teda v rozšírení o jazdné pruhy a vypustení kolektorov, nie je možné uplatniť postup podľa ustanovenia § 18 ods. 2 zákona EIA, ale musí sa uplatniť postup podľa § 18 ods. 1 – a teda vykonať posudzovanie vplyvov navrhovanej zmeny činnosti.**

4. Predmetná stavba diaľnice D1 so zmenou k navrhovanej činnosti **nie je v súlade** so stratégiou rozvoja Slovenska, s koncepciou územného rozvoja Slovenska (KURS) a s koncepciou rozvoja cestnej a diaľničnej siete SR a so štátnou expertízou č.10/2012.

5. Na stavbu „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1.úsek km 0,000 – 3,683 (13,600 – 17,238 D1) neexistuje územné rozhodnutie, táto stavba nikdy nebola posudzovaná v územnom konaní a teda nemá platné územné rozhodnutie

6. Zmena navrhovanej činnosti oproti DÚR, DSZ **podstatne mení** koncepciu dopravy v celom území a v predmetnom úseku diaľnice D1 Bratislava – Senec. Odstránením kolektorov nielen z názvu stavby ale aj z projektovej dokumentácie sa zmení obslužnosť regionálnej dopravy a na neúnosnú mieru a sa zaťažší životné prostredie na existujúcich regionálnych cestách D 61 a cesty III/1082

7. Na stavbu: „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory“ už bolo vydané „Záverečné stanovisko“ MŽP SR dňa 31.05.2010, pod číslom 9785/2009-3.4/ml., v ktorom Ministerstvo životného prostredia SR odporučilo:

· Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, pri ktorom sa zväžili všetky očakávané pozitívne a negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, zhodnotil sa ich význam a so zohľadnením predložených stanovísk, za súčasného stavu poznania a navrhnutých

opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov činnosti **sa odporúča realizácia navrhovanej činnosti - Diaľnica D1 Bratislava - Trnava, 6-pruh + kolektory**. Odporúčanie je podmienené splnením podmienok a opatrení uvedených v bode VI. 3 tohto záverečného stanoviska.

Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a nemohli byť s ohľadom na etapu rozpracovanosti projektu vyriešené, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy pre povolenie činnosti podľa osobitných predpisov.

• **Odporúča sa navrhované jednovariantné riešenie posudzované v zámere - rozšírenie diaľnice D1 na 6-pruh s kolektormi v úseku Bratislava - Trnava.**

8. 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 nie je preukázaná žiadnou komplexnou dopravnou štúdiou, v ktorej by boli relevantné a správne vstupy do dopravných prieskumov a dopravných štúdií. Ani jeden dopravný prieskum po roku 2014, ktoré podporujú zmenu koncepcie dopravy v tomto úseku diaľnice D1, nie je správny. Tieto prieskumy a dopravné štúdie nevychádzajú z územných plánov okolitých obcí a Bratislavského samosprávneho kraja a nerátajú s nárastom obyvateľov v územných plánov. Na základe týchto územných plánov sa však už vydávajú stavebné povolenia, územné rozhodnutia a kolaudujú sa stavby. Zmenou pôvodnej koncepcie dopravy, t.j. rozšírenie diaľnice D1 s kolektormi, je ohrozené životné prostredie v uvedených obciach neúmerným zaťažením negatívnymi dopravnými vplyvmi.

9. Návrh o zmene navrhovanej činnosti stavby: „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1.úsek km 0,000 – 3,683 (13,600 – 17,238 D1) s vypustením kolektorov je **v príkrom rozpore** s územným plánom BSK. Túto skutočnosť potvrdil aj Najvyšší Kontrolný Úrad vo svojej záverečnej správe: „Kontrola postupu NDS a.s. pri príprave riadení a financovaní strategických infraštruktúrnych projektov“ z februára 2017. Taktiež svojimi stanoviskami aj zastupiteľstvo BSK a aj župan Frešo.

10. Návrh o zmene navrhovanej činnosti stavby: „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1.úsek km 0,000 – 3,683 (13,600 – 17,238 D1) je taktiež **v príkrom rozpore** so štátnou expertízou č.10/2012.

11. 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 križovátku 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.

12. Súčasná dopravná situácia – absencia zbernej komunikácie vyššieho rádu - spôsobuje, že množstvo obyvateľov regiónu žije v území s prekročenou únosnosťou dopravnej záťaže na životné prostredie. Tranzitná doprava je vedená priamo cez obce a dennodenne sú prekračované hygienické limity ako pre hluk, tak aj pre emisie, čím je poškodzované zdravie obyvateľstva regiónu. Podľa zákona č. 17/1992 Z.z. o životnom prostredí, §11 nesmie byť územie zaťažované ľudskou činnosťou nad mieru únosného zaťaženia. Nedávna dopravná štúdia v Ivanke pri Dunaji (vypracovaná pre plánovanú stavbu Dombale v rámci zisťovacieho konania) preukázala vsúčasnom 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.

13. dopravná infraštruktúra v tomto regióne je dlhodobo nadmerne zaťažovaná. Dlhodobo plánované rozšírenie Seneckej cesty na 4-pruhovú komunikáciu je momentálne v štádiu riešenia dopravnej štúdie a projekčne ani majetkoprávne nie je v riešení.

14. V zdôvodnení oznámenia o zmene navrhovanej činnosti stavby: „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1.úsek km 0,000 – 3,683 (13,600 – 17,238 D1) sa píše:

„Navrhovaná zmena stavby sa týka celkovej optimalizácie rozsahu stavby, t.j.spresnenia stavebných objektov diaľnice D1 v predmetnom úseku, ktoré boli vyvolané novou dopravnou prognózou a v súvislosti so zmenou koncepcie kríženia diaľnic D1 a D4.“ Vzhľadom na skutočnosť, že „nová dopravná prognóza“ a aj zmena koncepcie kríženia diaľnic D1 a D4 je chybná z titulu nekompletných vstupov do nich (nevychádza z územných plánov okolitých obcí a BSK ale vychádza z dopravného generelu Bratislavy, čo je hrubá chyba, správne by mal vychádzať z dopravného generelu BSK), **žiadame vypracovať komplexnú dopravnú štúdiu** zahŕňajúcu územné plány okolitých obcí a BSK spracovanú vrátane kumulatívnych vplyvov na dopravu, životné prostredie a život ľudí, ktorí tu žijú.

15. Zmenu koncepcie dopravy môže meniť iba vláda SR. Neexistuje osoby poverená vládou SR, ktorá by mohla zmeniť koncepciu dopravy tak, ako bola odsúhlasená v štátnej expertíze č. 10/2012, v zadaní pre územný plán BSK a v samotnom územnom pláne BSK. Z tohto dôvodu 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.

16. dostavbu D1 s kolektormi podporujú aj nasledujúce obce:

- **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.
- **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 zosúladenie a požadovať zotrvanie pri pôvodnom riešení. Starosta obce by mal v predmetnej veci za obec konať a o každom kroku informovať obecné zastupiteľstvo, ktoré má jediné kompetencie rozhodovať v predmetnej veci za obec.
- **Chorvátsky Grob** prijatým uznesením č. 150/2016 zo dňa 16.2.2016, ktorým splnomocňuje starostu obce rokovať s príslušnými orgánmi štátnej správy, samosprávy a Národnou diaľničnou spoločnosťou a.s. vo veci „Zmeny na Diaľnici D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina“ v rozsahu a za účelom dodržania pôvodného plánu odsúhlasenej projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie, ktoré je plne v súlade s územným plánom BSK a rovnako s územným plánom Chorvátskeho Grobu a riešiť zosúladenie súčasného stavu s pôvodným riešením. Odporúča starostovi obce v predmetnej veci za obec konať a o každom kroku informovať obecné zastupiteľstvo. Zároveň obecné zastupiteľstvo odporúča starostovi obce uverejniť na web stránku obce Chorvátsky Grob odkaz na spoločnú petíciu obyvateľov obcí Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji a Chorvátsky Grob proti zmenám v projektoch diaľnice D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina.
- **Vajnory** – obec pripravuje samostatné stanovisko
- **Pezinok** – primátor mesta podporil petíciu proti navrhovaným zmenám

17. 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 **prítom** 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.

18. výstavba rozšírenia diaľnice D1 bez kolektorov zvýhodní len jedného investora – spoločnosť Starland, ktorá v okolí navrhovanej stavby rozšírenia diaľnice D1 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.

19. nie je dopravne doriešené napojenie sa na existujúcu cestnú sieť na rozšírenú diaľnicu D1 z križovatky Triblavina a preto jej výstavba bez kolektorov neumožní zlepšenie dopravy príslušného regiónu. Vynechaním kolektorov v stavbe: „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1.úsek km 0,000 – 3,683 (13,600 – 17,238 D1) sa znemožní napojenie existujúcej cestnej siete na kolektory a následne na diaľnicu.

20. kolektory majú slúžiť ako prístupové cesty v období výstavby. V prípade, že sa nevybudujú, znamenalo by to značný negatívny vplyv v období výstavby najmä na Seneckú cestu, ktorá už dnes kapacitne nevyhovuje a na všetkých obyvateľov celej spádovej oblasti, ktorí túto cestu využívajú pri dochádzaní do práce. 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.**

21. kolektory majú slúžiť ako náhradná komunikácia v prípade nehody na diaľnici D1. Ich odstránením by nebola zabezpečená plynulosť premávky v prípade nehody na diaľnici.

22. kolektory majú slúžiť ako prístupová komunikácia pre záchranné zložky v prípade nehody na diaľnici D1. Ich zrušením nebude zabezpečená rýchla zdravotná starostlivosť, čo spôsobí ohrozenie obyvateľstva a bude mať negatívny dopad na pohodu života a kvalitu

23. zmena projektu prináša zmenu prístupovej cesty zo strany obce Bernolákovo, ktorá nemá parametre pre diaľničný privádzač a nie je ani napojená na cestnú sieť ST (na cestu I/61), ale má parametre obslužnej komunikácie v obytnej zóne. 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 ma novo navrhovaná 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**

dopravno-kapacitný prieskum so záverom, že takýto typ komunikácie s takto navrhnutými odbočovacími pruhmi nespôsobí zhoršenie životného prostredia

24. 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 zahltenie dopravy smerom na diaľnicu a aj smerom z diaľnice s výraznými negatívnymi vplyvmi na životné prostredie (hluk, splodiny a pod.).

Okrem toho žiadame:

26. 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). Dopravnú štúdiu žiadame vypracovať aj pre obdobie výstavby ako aj prevádzky

27. žiadame predložiť plán organizácie výstavby, nakoľko absencia kolektorov radikálne mení možnosti staveniskovej dopravy, ako aj dopravy odklonenej z prerábanej diaľnice. Výstavba bude mať katastrofálny dopad na cestnú dopravu na okolitých cestách, najmä však na Seneckej ceste, ktorej kapacita je už dnes výrazne prekročená.

28. vypracovať rozptylovú štúdiu pre dotknuté obce,

29. vypracovať hlukovú štúdiu v dotknutých obciach pre variant s kolektormi a bez kolektorov,

30. vypracovať HIA (health impact assessment) pre dotknuté obce pre variant s kolektormi a bez kolektorov ako pre obdobie výstavby, tak aj prevádzky

31. vypracovať nový zoologický a botanický prieskum v území

32. doplniť variant rozšírenia diaľnice s kolektormi

33. výstavbu variantu bez kolektorov podmieniť výstavbou 4-pruhovej Seneckej cesty Bratislava – Senec.

34. pri výstavbe žiadame nepoužívať Seneckú cestu ako prístupovú komunikáciu na stavenisko

35. Charakter navrhovaných zmien

Predmetom oznámenia, sú významné zmeny, ktorých dôvodom je: "celková optimalizácia rozsahu stavby, t.j. spresnenia stavebných objektov diaľnice D1 v predmetnom úseku, ktoré boli vyvolané novou dopravnou prognózou a v súvislosti so zmenou koncepcie kríženia diaľnic D1 a D4", čo má za následok zmenu koncepcie rozšírenia diaľnice, rozšírenie počtu jazdných pruhov na 8-pruh miesto 6-pruhu, zrušenie kolektorových pásov a ďalšie zmeny vyvolané hlavnými zmenami. V prípade, že nebude možnosť napojenia na diaľnicu D1 cez systém obojstranných kolektorov tak, ako je to doposiaľ predpokladané a v území bude

pokračovať rozvoj v zmysle schválených územných plánov jednotlivých obcí, ale aj Bratislavského samosprávneho kraja, tak sa podstatnou mierou znehodnotia súčasné dopravné podmienky nasledovne:

Pre jazdy do Bratislavy z rozvojových území Čierna Voda, Chorvátsky a Slovenský Grob, bude využívaný prieťah cesty III/00611 cez MČ BA-Vajnory (Roľnícka ul.), kde sa špičková hodina roztiahne aj na viac ako 4 hodiny. Maximálna kapacita dnešnej dvojpruhovej komunikácie je do 1200 vozidiel a na ďalších viac ako 1900 vozidiel tu už nie je reálny priestor.

Obdobná situácia bude aj na ceste I/61 z rozvojových území Ivanka p. Dunaji, Bernolákovo, Tomášov, odkiaľ bude doprava prichádzať miestnymi cestami III. tr. na dnes už plne využívanú cestu I/61. Uvedená komunikácia taktiež nemá žiadne kapacitné rezervy.

Doprava z rozvojového územia sa bude „tlačiť“ aj na cestu II/502, ktorá na vstupnom úseku do mesta cez MČ BA-Rača (Púchovská a Žitná) je už v dnešnom stave bez kapacitnej rezervy (očakávaný nárast dopravy v tomto smere je cca +40%).

Realizácia bez kolektorov nevytvorí ani dostatočné priečne prepojenia cez teleso diaľnice D1.

Realizácia bez kolektorov nevytvorí ani dostatočné priečne prepojenia cez teleso diaľnice D1. Zmena projektu rozšírenia diaľnice: „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1.úsek km 0,000 – 3,683 (13,600 – 17,238 D1) prináša zmenu prístupovej komunikácie medzi D1 a cestou I/61, ktorá nemá parametre pre diaľničný privádzáč podľa STN 73 61 01, ale má parametre obslužnej komunikácie v obytnej zóne podľa STN 73 61 10. 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, splodínami a inými negatívnymi vlastnosťami, ktoré budú vznikať pri upchaní resp. výraznom spomalení dopravy smerom z diaľnice na miestnu cestnú sieť. Okrem parametrov obslužnej komunikácie v obytnej zóne ma novo navrhovaná 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). **V rámci nevyhnutného posudzovania vplyvov navrhovanej zmeny je potrebné zabezpečiť dopravno-kapacitný prieskum, ktorý by preukázal, či navrhovaný typ komunikácie s takto navrhnutými odbočovacími pruhmi nespôsobí zhoršenie životného prostredia. V dopravno – kapacitnom prieskume je potrebné zohľadniť kumulatívne vplyvy novovznikajúcej okolitej zástavby logistických parkov v obci Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji atď. Konkrétne sa jedná o nasledujúce projekty v okolí 5km:**

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 (Šakoň)	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 využitia územia	461 592	57 530	77 628
Spolu	1 884 260	616 698	528 301

	zeleň	počet park. miest	plánovaná realizácia
Logistický park Ivanka pri Dunaji	46 580	499	po vydaní SP
Mountpark (Šakoň)	91 840	499	po vydaní 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	

36. Zmena projektu rozšírenia diaľnice: „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1.úsek km 0,000 – 3,683 (13,600 – 17,238 D1) 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 zahltenie dopravy smerom na diaľnicu a aj smerom z diaľnice s výraznými negatívnymi vplyvmi na životné prostredie (hluk, splodiny a pod.). Aj v tomto kontexte bude potrebné zabezpečiť relevantný dopravný-kapacitný prieskum s dopadom na životné prostredie.

37. Navrhovaná zmena ďalej prináša aj zhoršenie plynulosti dopravy na štátnej ceste I/61, kde takisto vzniknú zápchy v oboch smeroch (smer Senec ako aj smer Bratislava), čo bude mať negatívny dopad na životné prostredie. Toto napojenie tak, ako je naplánované

negatívne ovplyvní životné prostredie aj v lvanke pri Dunaji a aj v samotnej obci Bernolákovo. Vzhľadom na vyššie uvedené by navrhované zmeny zásadným spôsobom negatívne ovplyvnili pohodu života obyvateľov dotknutých obcí a mali nezanedbateľné účinky na zdravie obyvateľov.

38. Dostatočná kapacita cestnej siete mala byť zabezpečená výstavbou kolektorov (súbežných komunikácií), ktorá však predkladaná zmena ruší. Zároveň boli kolektory určené na zabezpečenie náhradnej cestnej siete počas výstavby rozširovania a dvíhania diaľnice. Na základe uvedeného žiadame vypracovať plán organizácie dopravy počas výstavby križovatky Triblavina a rozširovania diaľnice D1, nakoľko zmena projektu priamo ovplyvní možnosti výstavby a náhradnej dopravy počas výstavby uvedených projektov.

39. Vzhľadom na vyššie uvedené by navrhované zmeny zásadným spôsobom negatívne ovplyvnili pohodu života obyvateľov dotknutých obcí a mali nezanedbateľné účinky na zdravie obyvateľov.

40. Rozpor s územným plánom

Zmena stavby pred dokončením, ktorá je predmetom zisťovacieho konania nie je v súlade s územným plánom Bratislavského samosprávneho kraja, čo skonštatoval vo svojej záverečnej správe: „Kontrola postupu NDS a.s. pri príprave riadení a financovaní strategických infraštruktúrnych projektov“ z februára 2017“ NKÚ.

Uvedené predstavuje zásadnú prekážku aj pri ďalších úvahách o posudzovaní vplyvov navrhovanej zmeny činnosti.

V zmysle Ústavy SR čl.2, ods. 2 „Štátne orgány môžu konať iba na základe ústavy, v jej medziach a v rozsahu a spôsobe, ktorý ustanoví zákon.“

V zmysle správneho poriadku, § 3 ods. 1 „Správne orgány postupujú v konaní v súlade so zákonmi a inými právnymi predpismi.“

Zároveň podľa §46 správneho poriadku „Rozhodnutie musí byť v súlade so zákonmi a ostatnými právnymi predpismi, musí ho vydať orgán na to príslušný, musí vychádzať zo spoľahlivo zisteného stavu vecí a musí obsahovať predpísané náležitosti.“

V zmysle § 64 zákona EIA, ktorý upravuje vzťah k správne mu poriadku: „Na konania podľa tohto zákona sa vzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní...“, okrem tam uvedených výnimiek.

Medzi uvedené výnimky však nepatrí posudzovanie navrhovaných činností, t. j. na zisťovacie konanie a rozhodnutie a rovnako na konanie a rozhodnutie o posudzovaní vplyvov činností a ich zmien, sa správny poriadok vzťahuje.



V zmysle čl. 68 Ústavy SR, „Vo veciach územnej samosprávy a na zabezpečenie úloh vyplývajúcich pre samosprávu zo zákona môže obec a vyšší územný celok vydávať všeobecne záväzné nariadenia.“

V nadväznosti na toto ustanovenie podľa § 27 ods. 2 zákona č. 50/1976 Zb., (ďalej aj „stavebný zákon“), „Samosprávny kraj schvaľuje územný plán regiónu a jeho záväzné časti vyhlasuje všeobecne záväzným nariadením.“

V § 3 správneho poriadku uvedená zásada legality, teda povinnosť správnych orgánov postupovať v súlade so zákonmi a inými právnymi predpismi, svojím významom presahuje rámec správneho konania, pretože ide o jeden z princípov právneho štátu zakotvený v Ústave SR v čl. 2 ods. 2 a 3 a je spoločná pre všetky procesné predpisy.

Podľa právnej teórie a komentára k § 3 správneho poriadku, inými právnymi predpismi sa rozumejú aj všeobecne záväzné nariadenia obcí a samosprávnych krajov.

Všeobecne záväzné nariadenie obce je všeobecne záväzný právny predpis vydávaný príslušným orgánom obce, s pôsobnosťou na jej teritóriu.

Z hľadiska právnej povahy je rozhodnutie správneho orgánu individuálny správny akt, ktorým sa predpísaným procesným postupom autoritatívne zasahuje do právnej situácie konkrétnych fyzických osôb alebo právnických osôb. Takým je aj rozhodnutie, ktoré je výsledkom zisťovacieho konania.

Jednou zo základných a svojím významom jednou z najdôležitejších právnych zásad je nutnosť súladu individuálnych právnych aktov so všeobecne záväznými. Uvedené vyplýva aj z ustanovenia § 3 a § 46 správneho poriadku, v zmysle ktorých správne orgány musia postupovať v súlade so zákonmi a inými právnymi predpismi a ich rozhodnutia musia byť s nimi v súlade.

Z vyššie uvedeného vyplýva jednoznačná povinnosť správneho orgánu postupovať a rozhodovať v súlade so všeobecne záväznými nariadeniami obcí a samosprávnych krajov.

Zo stanoviska Bratislavského samosprávneho kraja zo dňa 11.1. 2016 vyplýva, že: „v zmysle záväznej časti ÚPNR-BSK je jednoznačne definovaná úprava trasy diaľnice D1 v úseku Bratislava – hranica BSK – (Trnava) na plnohodnotnú 6 – pruhovú diaľnicu s obojstrannými dvojpruhovými jednosmernými kolektormi, ktoré sú súčasťou diaľnice a úprava predmetnej trasy diaľnice rozšírením na 8 – pruh bez budovania ľavého a pravého kolektoru **je v rozpore so záväznou časťou ÚPNR- BSK.**“ (kópia stanoviska je prílohou č. 2 tohto vyjadrenia). Rovnako poukazujeme na uznesenie Zastupiteľstva Bratislavského samosprávneho kraja č. 50/2016 zo dňa 22.4.2016, v ktorom „berie na vedomie informáciu o navrhovanej zmene stavby pred dokončením „Diaľnica D1 – Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina“ a konštatuje, že „predložené riešenie je v rozpore s platným územným plánom regiónu BSK a že s predloženým návrhom riešenia nesúhlasí“.

Vydanie rozhodnutia v zisťovacom konaní, prípadne následne v konaní o posudzovaní vplyvov zmien navrhovanej činnosti v rozpore so záväznými časťami územného plánu BSK by bolo rozhodnutím nezákonným, vydaným v rozpore s §46 správneho poriadku a teda aj v rozpore s § 3 ods. 1 správneho poriadku.

41. Podľa § 47 ods. 1 správneho poriadku (zákon č. 71/1967 Zb. v znení neskorších predpisov) „Rozhodnutie musí obsahovať výrok, odôvodnenie a poučenie o odvolaní.“

V Rozhodnutí sú uvádzané námietky účastníkov konania, s ktorými sa rozhodujúci orgán nevysporiadal.

Podľa ods. 3 „V odôvodnení rozhodnutia správny orgán uvedie, ktoré skutočnosti boli podkladom na rozhodnutie, akými úvahami bol vedený pri hodnotení dôkazov, ako použil správnu úvahu pri použití právnych predpisov, na základe ktorých rozhodoval, a ako sa vyrovnal s návrhmi a námietkami účastníkov konania a s ich vyjadreniami k podkladom rozhodnutia.“

Ďalšou obsahovou náležitosťou rozhodnutia je jeho odôvodnenie. Odôvodnenie plní niekoľko funkcií. Predovšetkým má presvedčiť účastníkov o správnosti postupu správneho orgánu a o zákonnosti rozhodnutia. Týmto sa napĺňa jedno zo základných pravidiel konania – posilňovať dôveru občanov v správnosť rozhodovania. Ďalšou funkciou je kontrolná funkcia predovšetkým tých orgánov, ktoré budú rozhodnutie prípadne preskúmať. Presvedčivé odôvodnenie môže zamedziť zbytočnému uplatneniu opravných prostriedkov.

Správny poriadok demonštratívny spôsobom uvádza okolnosti, ktoré boli podkladom na rozhodnutie. V odôvodnení rozhodnutia musí správny orgán reagovať na dva okruhy problémov: na skutkové okolnosti a právne posúdenie veci.

Za skutkové okolnosti treba považovať najmä skutočnosti, ktoré boli nepochybne zistené, a ich právny význam. Ďalej treba uviesť, aké dôkazy boli vykonané, ako ich hodnotí správny orgán, prečo neboli vykonané navrhované dôkazy a ako sa správny orgán vyrovnal s návrhmi a námietkami účastníkov.

Právne posúdenie veci znamená, že správny orgán subsumuje zistený skutkový stav pod príslušné ustanovenie hmotnoprávneho predpisu. Medzi právnym posúdením a skutkovými zisteniami musí byť logický význam.

Osobitnú pozornosť treba v odôvodnení venovať tým skutočnostiam, ku ktorým správny orgán dospel na základe inštitútu voľnej úvahy.

Podľa § 250f OSP rozhodnutie správneho orgánu sa považuje za nepreskúmateľné buď pre nezrozumiteľnosť, alebo pre nedostatok dôvodov. Nezrozumiteľnosť sa rozumie aj logická nezrozumiteľnosť. Nepreskúmateľnosť z „nedostatku dôvodov“ neznamená len absolútny nedostatok odôvodnenia, ale zahŕňa aj prípady, keď pre dané rozhodnutie nebol dostatok dôvodov.

Konštatujeme, že v napadnutom rozhodnutí náležitosti rozhodnutia tak, ako ich uvádza v § 47 správny poriadok, úplne absentujú. Správny orgán sa v odôvodnení rozhodnutia obmedzil iba na skrátení prepis námietok jednotlivých účastníkov konania, a to bez toho, aby k nim zaujal svoje stanovisko, alebo aby zrozumiteľne, logicky a najmä dostatočne vysvetlil, prečo nezohľadnil návrh účastníkov konania, najmä ich vyjadrenia k podkladom rozhodnutia a nevysporiadal sa s ich pripomienkami.

42. Záverečné návrhy

Na základe vyššie uvedeného podávame v zákonom stanovenej lehote rozklad proti rozhodnutiu a zároveň navrhujeme, aby správny orgán

- Rozhodol, že navrhovaná zmena činnosti sa bude posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, keďže navrhovaná zmena stavby spočíva v zmene koncepcie rozšírenia diaľnice a teda v rozšírení o jazdné pruhy a vypustení kolektorov, a teda podliehala povinnému posudzovaniu vplyvov na životné prostredie
- Navrhujeme vykonať posudzovanie vplyvov navrhovanej zmeny na životné prostredie, pričom poukazujeme 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.

S úctou



Ing. Milan Grožaj
Predseda OZ Triblavina

