Občianske združenie Triblavina, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo

Ministerstvo životného prostredia SR
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava
Podateľňa
6. 12. 2017
Evidenčné číslo: 53997 Číslo spisu: 8040
Prílohy/listy: Vybavuje: DJ

Ministerstvo životného prostredia SR

Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

Námestie Ľ. Štúra 1

812 35 Bratislava

v Bratislave dňa 4.12.2017

Vec: Rozhodnutie č. č. 8040/2017-1.7/dj-R zo dňa 25.10.2017 vydané v zisťovacom konaní ku zmene č. 4 pre navrhovanú činnosť Diaľnica D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever

- ***podanie Rozkladu***

Dňa 8.11.2017 bolo zverejnené na úradnej tabuli obce Ivanka pri Dunaji rozhodnutie č. 8040/2017-1.7/dj-R zo dňa 25.10.2017 vydané v zisťovacom konaní, ktorým MŽP SR rozhodlo, že navrhovaná činnosť „(zmena č. 4) Diaľnica D4 Bratislava, Jarovce - Ivanka sever", sa nebude posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Týmto v zákonom stanovenej lehote podávame rozklad proti rozhodnutiu vydanom v zisťovacom konaní, ktorým sa rozhodlo, že navrhovaná činnosť „(zmena č. 4) Diaľnica D4 Bratislava, Jarovce - Ivanka sever", sa nebude posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Odôvodnenie:

1. Na diaľnicu D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever prebieha v súčasnosti niekoľko paralelných zisťovacích konaní. Okrem predloženej zmeny č. 4 je vedené zisťovacie konanie pre zmenu č. 3.

Rozdelenie posudzovania vplyvov zmien do niekoľkých samostatných zisťovacích konaní považujeme za účelové obchádzanie zákona.

Salámová metóda, ktorá bola v tomto prípade použitá, znemožňuje skutočné posúdenie vplyvov, ktoré budú jednotlivé zmeny mať na životné prostredie, nakoľko sú posudzované samostatne, hoci ich efekt bude pôsobiť súčasne.

Zároveň ukončením akéhokoľvek procesu EIA je už stavba zmenená a preto každé ďalšie posudzovanie vplyvov na životné prostredie už vychádza z iného východiskového bodu.

Žiadame preto všetky zmeny projektu posúdiť ako jednu činnosť a vyhodnotiť kumulatívne všetky vplyvy týchto zmien. Rozdelenie zmien do samostatných zisťovacích konaní neumožňuje relevantne vyhodnotiť vplyvy týchto zmien.

2. Zmeny nivelety diaľnice D4 spôsobia zmeny v šírení hluku, nové výškové vedenie a navrhnuté protihlukové opatrenia je potrebné preveriť novou hlukovou štúdiou, v ktorej bude vypracovaný nový 3D model. Bez nej nie je možné vyhodnotiť vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie a najmä obyvateľstvo. **Žiadame o aktualizáciu hlukovej štúdie.**

3. Zmena šírkového usporiadania a zúženie diaľnice o 1m až 7m zmení návrhovú rýchlosť zo 120 km/h na 100km/h – dôjde k zníženiu návrhovej rýchlosti o 20km/h!!! Zníženie návrhovej rýchlosti o 20 km/h budú zmenené základné parametre diaľnice, zmení sa jej priepustnosť a aj kapacita. Na posúdenie vplyvov takejto zásadnej zmeny na dopravu a na dopravu súvisiacej infraštruktúry (diaľnicu D1, R7 a ďalšie úseky D4) je potrebné vypracovať nové dopravno-inžinierske podklady. **Žiadame o vypracovanie novej dopravno-inžinierskej štúdie.**

4. Pôvodné parametre diaľnice zároveň vstupovali do CBA analýzy, kde bol vyhodnocovaný aj ušetrený čas cestujúcej verejnosti. Zmenou základných parametrov a teda zmenou rýchlosti došlo k zmene vstupných údajov pre CBA analýzu a je potrebné vyhodnotiť, či aj po zmene parametrov je budovanie tejto diaľnice efektívne. **Žiadame o predloženie novej CBA analýzy.**

5. V dokumentácii chýbajú údaje o zmene v mostných objektoch. Nie je uvedená dĺžka pôvodných a novonavrhovaných mostov. Zároveň sú veľmi neprehľadným spôsobom spracované technické údaje o rozpätí mosta a nie je možné z textu vyčítať, ku akej zmene vlastne došlo. **Žiadame podrobnejšie zdokladovanie zmien v jednotlivých mostných objektoch.**

6. Z niektorých mostov boli vylúčené cyklistické chodníky so suchým konštatovaním, že zrušenie chodníka nebude mať vplyv na celistvosť cyklistických trás. **Žiadame o komplexné vyhodnotenie vplyvu vrátane uvedenia obchádzkových trás.**

7. 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.".

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

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

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

v prípadoch, ak by príslušný orgán vydal vyjadrenie, že zmeny stavby „môžu mať podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie".

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

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

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

9. V projekte je k km 7,5 navrhnutý jeden migračný priepust na zrušenie, pričom najbližší je situovaný až o 2 km ďalej!!! V km 16,1 je navrhnutý ďalší migračný priepust na zrušenie, najbližší je vzdialený 3km!!!

10. Objekt č. 230, ktorý je navrhovaným mostom pre zver je zúžený o 1/3. Odporúčaná šírka ekomostov je 100m, navrhovaný má šírku len 38m a preto je otázne, či bude pre zver etologicky priechodný. Žiadame o rozšírenie mosta pre zver do pôvodnej podoby. Ekonomická optimalizácia nesmie ohroziť funkčnosť ekomosta!

10. Úprava cesty 1/61 na úseku o 120 m dlhšom nebola vyhodnotená z pohľadu dopadu na dopravnú situáciu, ktorá je už dnes neúnosná. Žiadame o vypracovanie dopravnej štúdie aj pre obdobie výstavby.

11. Hoci sa v celom Oznámení o zmene zmeny zdôvodňujú ekonomickou optimalizáciou, neboli vyčíslené náklady, ktoré týmto zlacňovaním stavby štát ušetrí. Jedná sa pritom o riešenia zhoršujúce bezpečnosť stavby, environmentálnu prijateľnosť projektu ako aj technickú životnosť stavby. Žiadame o vyčíslenie nákladov na celej stavbe D4, ktoré sa optimalizáciou dosiahnu.

Na základe vyššie uvedeného žiadame o zrušenie vydaného Rozhodnutia. Žiadame, aby predmetná zmena projektu bola vzhľadom na závažné dopady a predpokladané významné

Občianske združenie Triblavina, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo

negatívne vplyvy na životné prostredie a obyvateľstvo posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

S pozdravom

Ing. Milan Grožaj

Predseda OZ Triblavina