



László Sólymos

*podpredseda vlády
a minister životného prostredia
Slovenskej republiky*

Bratislava, júla 2018
číslo: 40010/2018
č. sp.: 3321/2018-1.7.1 (3/2018-rozkl)

R o z h o d n u t i e

Podľa § 61 v spojení s § 59 ods. 1 a 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a na návrh Osobitnej komisie ministra životného prostredia Slovenskej republiky pre konanie vo veciach rozkladov vo veciach posudzovania vplyvov na životné prostredie

z a m i e t a m

rozklad OZ Triblavina zo dňa 01. 12. 2017, Hviezdoslavova č. 1, 900 27 Bernolákovo, doručený dňa 06. 12. 2017, proti rozhodnutiu Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie vydanému v zisťovacom konaní č. 4328/2017-1.7/ml zo dňa 06. 11. 2017, ktorým ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie 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, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) 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, rozhodlo podľa § 29 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov, že sa zmena navrhovanej činnosti „*DI Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 DI)*“ navrhovateľa Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava, IČO: 35 919 001 nebude posudzovať zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

a

**rozhodnutie Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky,
odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie**

č. 4328/2017-1.7/ml zo dňa 06. 11. 2017

potvrdzujem.

Odôvodnenie:

Dňa 17. 03. 2017 doručil navrhovateľ Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava, IČO: 35 919 001 (ďalej len „navrhovateľ“) na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len „ministerstvo“) podľa § 31 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 č. 24/2006 Z. z.“) Oznámenie o zmene „*D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1. úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)*“ (ďalej len „oznámenie o zmene“).

Predmetom zmeny navrhovanej činnosti je zmena stavby, ktorá sa týka celkovej optimalizácie rozsahu stavby, tzn. spresnenia stavebných objektov diaľnice D1 v predmetnom úseku, ktoré boli vyvolané novou dopravnou prognózou a v súvislosti so zmenou koncepcie križenia diaľnic D1 a D4. Zmena navrhovanej činnosti sa týka nasledovných činností:

- Zmena objektovej stavby - I. úsek: km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1) – po MÚK Triblavina Oproti DÚR, DSZ bol znížený pôvodný rozsah súběžných obojstranných kolektorov z cca 2x16 km na cca 2x5,5 km a zároveň sa zmenšil rozsah objektovej skladby navrhutej v DÚR. Úpravu diaľnice D1 v úseku Bratislava, Vajnory - Senec predstavuje rozšírenie diaľnice D1 na 6-pruhovú diaľnicu v kategórii D33,5/120, so súběžnými kolektormi - jednosmernými cestami kategórie C 9,5/80 od začiatku úseku po križovatku Triblavina a priestore križovatky Senec. Dĺžka rozširovaného úseku diaľnice je 16 km. Ďalšou výraznou zmenou v zadaní bola zmena koncepcie križenia diaľnic D1 a D4. V pôvodnej dokumentácii „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, rozšírenie na 6-pruh + kolektory“ DÚR/DSZ sa uvažovalo so štvorlístkovou križovatkou Ivanka sever a vedením diaľnice D4 ponad súčasnú diaľnicu D1. V spracovanej dokumentácii na územné rozhodnutie stavby diaľnice D4 sa zmenil tvar križovatky zo štvorlístkovej na prstencovitú. Taktiež sa posunula poloha križenia bližšie k Bratislave a zmenil sa spôsob križovania diaľnice D1 a D4. Výškové vedenie diaľnice D4 je teraz navrhnuté popod jestvujúcu diaľnicu D1. Toto riešenie si vyžiadalo úpravu výškového vedenia jestvujúcej diaľnice D1 od km 0,200 po km 3,000. Tvar navrhutej križovatky Ivanka sever si taktiež vyžiadal návrh nových mostných objektov na diaľnici D1 a kolektoroch. Ďalšou výraznou zmenou je počet jazdných pruhov na diaľnici a dĺžka kolektorov. V priebehu spracovania DSP, na základe požiadaviek objednávateľa o celkové optimalizovanie rozsahu stavby, prišlo k prehodnoteniu koncepcie „kolektorov“ ako samostatných komunikácií prepájajúcich križovatku Ivanka Sever a križovatku Triblavina. Celková dĺžka kolektorov sa výrazne skrátila a v súčasnom návrhu boli ponechané kolektory len pred križovatkou Ivanka sever a v priestore križovatky Senec. Kolektory v tomto návrhu slúžia len pre zabezpečenie priepletu a sú fyzicky oddelené od priebežných pásov diaľnice. Taktiež prišlo k zrušeniu križovatky Čierna voda, ktorú v plnej miere nahrádza budovaná križovatka Triblavina. Križovatka Triblavina bola z dokumentácie vyčlenená, nie je súčasťou tejto stavby a bude realizovaná samostatne. Ďalej prišlo k vyradeniu vratnej križovatkovej vetvy z ulice Pri mlyne z verejnej dopravy a to z dôvodu nedostatočnej dĺžky priepletového úseku ako aj problematického riešenia okružnej križovatky v blízkosti železničného priecestia na ulici Pri mlyne. Vzhľadom na výrazné skrátenie dĺžky kolektorov oproti dokumentácii na územné rozhodnutie sa zmenili počty jazdných pruhov v profile diaľnice D1 z 10 na 6 pruhov. Takýto počet pruhov je vzhľadom na dopravnú prognózu nedostatočný. Na základe aktualizácie dopravno-

inžinierskych údajov a potreby zachovania „Funkčnej úrovne“ diaľnice, vznikla potreba zväčšiť počet pruhov od križovatky Ivanka sever po križovatku Blatné na celkový počet 8 pruhov v profile. Celkovo je teda diaľnica D1 navrhnutá nasledovne: Medzi MÚK Vajnory a MÚK Ivanka sever je diaľnica D1 navrhnutá v šírkovom usporiadaní D33,5/120. Šesť-pruhové šírkové usporiadania diaľnice je už od začiatku stavebnej úpravy (km 0,000 13,6 D1) a to z dôvodu budúceho výhľadového „skapacitnenia“ úseku D1 Mierová-Senecká. Úsek medzi križovatkami Vajnory a Ivanka Sever je diaľnica D1 riešená ako 6-pruh s dvoma 3-pruhovými prídavnými (pripletovými) pásmi - kolektormi, ktoré sú od D1 fyzicky oddelené cca 4 m širokým deliacim pásmom. V priestore MÚK Ivanka Sever sú oba pripletové pásy napojené na diaľnicu D1 a na križovatkové vetvy. Pri križovaní so Šúrsnym kanálom sa križovatkové vetvy MÚK Ivanka Sever postupne napoja na D1 tak, že po ich napojení na diaľnici D1 vznikne v km 2,940 osem pruh kategórie D41,0/120, so šírkou spevnenej krajnice 2,5 m, ktorý ďalej pokračuje smerom ku plánovanej MÚK Triblavina a ďalej až po koniec úseku v MÚK Blatné.

- Zmeny stavebných objektov
- Zmena rozsahu stavby vyplývajúca z koordinácie stavieb D1 a D4

Ministerstvo ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 a § 2 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“) a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) a § 54 ods. 2 písm. f) zákona č. 24/2006 Z. z. upovedomilo, v súlade s § 18 ods. 3 správneho poriadku, listom č. 4328/2017/1.7/ml 13159/2017 zo dňa 21. 03. 2017 účastníkov konania, že podľa § 18 ods. 2 správneho poriadku začalo dňom doručenia oznámenia o zmene zisťovacie konanie o zmene navrhovanej činnosti.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti zaslalo ministerstvo podľa §29 ods. 6 zákona č. 24/2006 Z. z. a v súlade s § 18 ods. 2 písm. c) zákona 24/2006 Z. z. na zaujatie stanoviska povolujúcemu orgánu, rezortnému orgánu, dotknutému orgánu, dotknutej obci. Ministerstvo dotknuté obce upozornilo, že dotknutá obec má podľa § 29 ods. 8 zákona č. 24/2006 Z. z. do troch pracovných dní od doručenia oznámenia o zmene informovať o jeho doručení verejnosť prostredníctvom úradnej tabule a na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené a zároveň verejnosť informovať, kde a kedy možno do oznámenia o zmene nahliadnuť. Zároveň dotknutá obec uvedie, v akej lehote môže verejnosť podávať pripomienky a označí miesto, kde sa môžu podávať. Ministerstvo zároveň dotknutú obec požiadalo, aby zabezpečila sprístupnenie oznámenia o zmene navrhovanej činnosti najmenej 10 pracovných dní od zverejnenia uvedených informácií.

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti ministerstvo bezodkladne zverejnilo na svojom webovom sídle, na adrese:

<http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/d1-bratislava-senec-rozsirenje-na-6-pruh-1-usek-km-0-000-3-638-13-600->

K oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti boli v zákonnej lehote doručené nasledujúce stanoviská:

Ministerstvo dopravy a výstavby SR, odbor cestnej infraštruktúry (list zo dňa 07. 04. 2017): Nemá z koncepcného hľadiska žiadne pripomienky.

Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu (list zo dňa 11. 04. 2017): Súhlasí za podmienky v ďalšom konaní predložiť na posúdenie hlukovú analýzu s vyhodnotením predpokladanej účinnosti protihlukových opatrení.

Ministerstvo vnútra SR (list zo dňa 05. 04. 2017): Nepožaduje ďalšie posudzovanie.

Ministerstvo obrany SR (list zo dňa 10. 04.2017): Súhlasí za podmienok: dodržať šírku pruhov a zabezpečiť prejazdnosť pre záujmové dôvody Ozbrojených síl SR.

Hlavné mesto SR, Bratislava (list zo dňa 06. 04. 2017): Na základe zhodnotenia zmena nepredstavuje zásadný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva. Požaduje splniť všetky opatrenia uvedené na str. 68 – 69 Dokumentácie na stavebné povolenie.

Obec Chorvátsky Grob (list zo dňa 10. 04.2017): Súhlasí za splnenia nasledovných podmienok:

- Zabezpečiť prístup z Triblavinskej cesty a prislúchajúcich priemyselných areálov na diaľnicu D1 formou prepojovacej komunikácie SO 802 00. Táto komunikácia bude slúžiť na prístup okolitých lokalít a obyvateľov Chorvátskeho Grobu, časť Čierna Voda aj v čase rekonštrukcie mosta na Triblavinskej ceste ponad diaľnicu D1.

- SO 802 00 vyhotoviť skôr, ako bude realizovaná rekonštrukcia mosta na Triblavinskej ceste vzhľadom k tomu, že by nebol zabezpečený prístup obyvateľov a ani obce k svojmu katastru.

- Most na Triblavinskej ceste ponad D1 vyhotoviť so zodpovedajúcou šírkou vhodnou aj pre cyklochodník a chodník pre peších.

- Komunikáciu SO 802 00, ako novovybudovaný most, obec Chorvátsky Grob po ich vybudovaní zoberie do svojej správy.

- Uvedené žiada doplniť do dokumentácie pre stavebné povolenie.

Mestská časť Bratislava – Vajnory (list zo dňa 18. 04. 2017): Požaduje posudzovať zmenu navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov v celom rozsahu. Požaduje dodržať v dokumentácii pre stavebné konanie platné územné rozhodnutie č. A/2013/415-/HLO vydané Okresným úradom Bratislava dňa 09. 04. 2013. V územnom rozhodnutí boli aj obojstranné kolektory. Upozorňuje, že diaľnica D1 s obojstrannými kolektormi je súčasťou záväzných regulatívov územného rozvoja Bratislavského samosprávneho kraja (Všeobecne záväzné nariadenie Bratislavského samosprávneho kraja č. 1/2013 z 20. 09. 2013) v zmysle územného plánu regiónu bratislavského samosprávneho kraja.

Bratislavský samosprávny kraj (list zo dňa 03. 04. 2017): Vypustenie kolektorov diaľnice a jej rozšírenie na 8-pruh je v rozpore so záväznou časťou územného plánu regiónu Bratislavského samosprávneho kraja a Bratislavského samosprávneho kraja s navrhovanou úpravou v predložennom návrhu zmeny činnosti nesúhlasí. Konkrétne riešenia križovatiek a napájania na diaľnicu nie sú predmetom riešenia územného plánu regiónu Bratislavského samosprávneho kraja vzhľadom na mierku jeho spracovania M 1: 50 000. Tieto sú predmetom spracovania podrobnejších územnoplánovacích dokumentácií, podkladov a projektových dokumentácií, pripravovaných a realizovaných v zmysle zákona č. 50/1976 Zb.

Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny (list zo dňa 27. 04. 2017): Nepožaduje ďalšie posudzovanie zmeny podľa zákona.

Štátna ochrana prírody SR, Banská Bystrica (list zo dňa 24. 04. 2017): Stotožňuje sa so stanoviskom Regionálneho centra ochrany prírody v Bratislave, ktoré nepožaduje ďalšie posudzovanie.

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie v sídle kraja (list zo dňa 11. 04. 2017): Má nasledujúce pripomienky: na úseku ochrany prírody a krajiny – požaduje ďalšie posudzovanie, na úseku vodnej správy – požaduje vykonanie opatrení na zabránenie vstupu znečisťujúcich látok do podzemných i povrchových vôd (optimálne cez odlučovače ropných látok), na úseku prevencie závažných priemyselných havárií - bez pripomienok. Celkový záver - požaduje ďalšie posudzovanie zmeny navrhovanej činnosti.

Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia (list zo dňa 04. 04. 2017): Materiál – Oznámenie o zmene, berie na vedomie.

Okresný úrad Bratislava, odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva (list zo dňa 05. 04. 2017): Nepožaduje ďalšie posudzovanie.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru SR, Pezinok (list zo dňa 30. 03. 2017): Nepredpokladá negatívny vplyv na životné prostredie z hľadiska ochrany pred požiarmi.

Obvodný bankský úrad, Bratislava (list zo dňa 11. 04. 2017): V záujmovom území sa nenachádzajú ložiská vyhradených nerastov a nie sú ani iné záujmy, ktoré by bolo potrebné chrániť podľa bankských predpisov.

Peter Hanic, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo (list zo dňa 18. 04. 2017): Požaduje posudzovať zmenu navrhovanej činnosti v plnom rozsahu, zároveň žiada dodržať územné rozhodnutie č. A/2013/415-/HLO pre stavbu D1 Bratislava Trnava, rozšírenie na 6-pruh a kolektory. Upozorňuje, že daný úsek je súčasťou závažných regulatívov územného plánu Vyššieho územného celku Bratislavského samosprávneho kraja.

PhDr. Mária Kisková, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo (list zo dňa 18. 04. 2017): Požaduje posudzovať zmenu navrhovanej činnosti v plnom rozsahu, zároveň žiada dodržať územné rozhodnutie č. A/2013/415-/HLO pre stavbu D1 Bratislava Trnava, rozšírenie na 6-pruh a kolektory. Upozorňuje, že daný úsek je súčasťou závažných regulatívov územného plánu Vyššieho územného celku Bratislavského samosprávneho kraja.

Ing, Tatiana Kratochvílová, Ševčenkova 22, 851 01 Bratislava (list zo dňa 17. 04. 2017, 13 strán): V stanovisku uvádza najmä tieto zásadné okruhy problematik: Požaduje posudzovať zmenu navrhovanej činnosti v plnom rozsahu. Namieta charakter navrhovaných zmien – opis dôsledkov vypustenia kolektorov. Upozorňuje na judikatúru v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie, judikatúru Súdneho dvora EÚ a aplikáciu zákonných ustanovení. Upozorňuje na rozpor s územným plánom Vyššieho územného celku Bratislavského samosprávneho kraja. Pripája záverečné návrhy – zastaviť zisťovacie konanie, vykonať celé povinné hodnotenie, vypracovať dopravno – kapacitný prieskum, dodržať v dokumentácii pre stavebné konanie platné územné rozhodnutie č. A/2013/415-/HLO pre stavbu D1 Bratislava-Trnava, rozšírenie na 6-pruh a kolektory.

Občianske združenie OZ Triblavina (ďalej len „OZ Triblavina“), Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo (list zo dňa 18. 04. 2017, 17 strán + snímka el. tabule obce Chorvátsky Grob): V stanovisku uvádza najmä tieto zásadné okruhy problematik: Obec Chorvátsky Grob vyvesila oznámenie o zmene len na 8 pracovných dní a nie na pracovných 10 dní . Požaduje posudzovať zmenu navrhovanej činnosti v plnom rozsahu. Namieta charakter navrhovaných zmien – opis dôsledkov vypustenia kolektorov - Upozorňuje na judikatúru v oblasti posudzovania vplyvov

na životné prostredie, judikatúru Súdneho dvora EÚ a aplikáciu zákonných ustanovení. Upozorňuje na rozpor s územným plánom Vyššieho územného celku Bratislavského samosprávneho kraja. Záverečné návrhy 1.zastaviť zisťovacie konanie, 2.vykonať celé povinné hodnotenie, 3.vypracovať dopravno – kapacitný prieskum.

Ministerstvo listom č. 4328/2017-1.7/ml 18001/2017 zo dňa 24. 04. 2017 v zmysle § 29 ods. 10 zákona 24/2006 Z. z. požiadalo navrhovateľa o vyjadrenie k stanoviskám subjektov k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti. Navrhovateľ odpovedal listom č. 30102/2017 evč.21697/ml zo dňa 10. 05. 2017, ktorý bol na ministerstvo doručený dňa 18. 05. 2017.

Ministerstvo listom č. 4328/2017-1.7/ml 23984/2017 zo dňa 26. 05. 2017 upovedomilo podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku účastníkov konania o možnosti nahliadnutia do podkladov rozhodnutia do 10 dní od doručenia tohto upovedomenia.

Nahliadnutie do spisu vykonalo OZ Triblavina, Mgr. Seifertová, Bernolákovo dňa 02. 06. 2017.

OZ Triblavina požiadalo listom zo dňa 19. 06. 2017 o predĺženie lehoty na vyjadrenie k podkladom rozhodnutia. Ministerstvo lehotu predĺžilo listom zo dňa 26.06.2017. OZ Triblavina zaslalo stanovisko k podkladom rozhodnutia listom zo dňa 12. 07. 2018, doručené ministerstvu dňa 17. 07. 2017.

Ministerstvo listom č. 4328/2017-1.7/ml 55924/2017 zo dňa 24. 07. 2017 zaslalo na navrhovateľa druhú žiadosť o informáciu podľa §29, ods. 10 zákona č. 24/2006 Z. z. Navrhovateľ odpovedal listom zo dňa 07. 08. 2017.

Ministerstvo pri rozhodovaní o tom, či sa zmena navrhovanej činnosti bude posudzovať podľa tohto zákona, okrem dokumentácie oznámenia o zmene, použilo primerane aj kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona č. 24/2006 Z. z. (transpozícia prílohy č. III Smernice 52/2014/EC), pričom prihliadalo aj na doručené stanoviská.

Ministerstvo, ako ústredný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 a § 2 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 správneho poriadku a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) a § 54 ods. 2 písm. f) zákona č. 24/2006 Z. z. listom č. 4328/2017-1.7/ml zo dňa 06. 11. 2017 vydalo Rozhodnutie zo zisťovacieho konania rozhodlo podľa § 29 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z. a podľa § 46 a § 47 správneho poriadku, že sa navrhovaná činnosť navrhovateľa Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava, IČO: 35 919 001 nebude posudzovať zákona č. 24/2006 Z. z. (ďalej len „rozhodnutie“).

Proti rozhodnutiu bol v zákonnej lehote dňa 06. 12. 2017 doručený rozklad OZ Triblavina, Hviezdoslavova č. 1, 900 27 Bernolákovo (ďalej len „podávateľ rozkladu“).

Podávateľ rozkladu v rámci svojho podania uvádza nasledujúce skutočnosti:

1. Namieta, že sa „príslušný úrad nevysporiadal s námietkami účastníkov a nezohľadnil ich pri Rozhodnutí, zároveň svoje Rozhodnutie neodôvodnil.“
2. Poukazuje na skutočnosť, že zmeny, ktoré sú predmetom oznámenia o zmene, majú byť predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie v súlade s § 18 ods. 1 písm. d) zákona č. 24/2006 Z. z.;
3. Poukazuje na predchádzajúcu súvisiacu judikatúru Súdneho dvora Európskej Únie a európsku legislatívu, konkrétne na:
 - Rozsudok Súdneho dvora Európskej Únie C-142/07 (ods.36), podľa ktorého „skutočnosť, že pod písmenami b) a c) v bode 7 prílohy I zmenenej smernice sa

uvádzajú projekty týkajúce sa „stavby“ uvedených druhov ciest, zatiaľ čo 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).“

- Rozsudok Súdneho dvora Európskej Únie C-142/07 (ods. 39, podľa ktorého, ako uvádza podávateľ rozkladu: „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 Európskej Únie uviedol, že „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.“ Súdny dvor zároveň v odseku 42 uviedol: „vplyv na životné prostredie, ktorý mám byť podľa zmenenej smernice posúdený, nie je len vplyv zamýšľaných prác, ale najmä vplyv projektu, ktorý sa má realizovať.“
 - Rozsudok Súdneho dvora Európskej Únie 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. 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.“
 - Rozhodnutie Súdneho dvora Európskej Únie C-142/07 (ods.44) „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.“
4. Upozorňuje na aplikáciu ustanovenia § 18 ods. 2 písm. c) zákona č. 24/2006 Z. z.
 5. Upozorňuje, že „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.“
 6. Namietá, že na stavbu v zmysle navrhovanej zmeny neexistuje územné rozhodnutie, táto stavba nikdy nebola posudzovaná v územnom konaní a teda nemá platné územné rozhodnutie.

7. Namieta, že „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 mení obslužnosť regionálnej dopravy a na neúnosnú mieru sa zaťažuje životné prostredie na existujúcich regionálnych cestách D61 a cesty III/1082.“
8. Upozorňuje na skutočnosť, že na stavbu „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory“ už bolo vydané „Záverečné stanovisko“ ministerstva dňa 31. 05. 2010 pod číslom 9785/2009-3.4/ml., v ktorom sa ministerstvo vyjadrilo, že „sa odporúča realizácia navrhovanej činnosti – Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory“ pri zohľadnení predložených stanovísk, za súčasného stavu poznania a navrhnutých opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov činnosti.
9. Namieta, že návrh zmeny na vypustenie kolektorov je v rozpore s územným plánom 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.“
10. Namieta, že Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky potvrdil vo svojej záverečnej správe skutočnosť, že návrh o zmene navrhovanej činnosti stavby s vypustením kolektorov je v príkrom rozpore s územným plánom Bratislavského samosprávneho kraja .
11. Namieta, že zmena navrhovanej činnosti je v príkrom rozpore so štátnou expertízou č. 10/2012.
12. Namieta, že „ podľa stanoviska projekčnej spoločnosti Amberg, ktorá je autorom dokumentácie pre projekt „Diaľnica D1 Bratislava – Senec, rozšírenie pre 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).“
13. Namieta, že „súčasná situácia – absencia zbernej komunikácie vyššieho rádu – spôsobuje, že množstvo obyvateľov regiónu žije v území s prekročenou úrovňou dopravnej záťaže na životné prostredie.“
14. Namieta dlhodobú nadmernú záťaž dopravnej infraštruktúry v tomto regióne.
15. Žiada vypracovať komplexnú dopravnú štúdiu „vzhľadom na skutočnosť, že „nová dopravná prognóza“ a aj zmena koncepcie križenia 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).“
16. Upozorňuje, že „zmenu koncepcie dopravy môže meniť iba vláda SR. Neexistuje osoba 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.“
17. Uvádza zoznam dotknutých obcí, ktoré podporujú dostavbu diaľnice s kolektormi – Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo, Chorvátsky Grob, Vajnory, Pezinok.

18. Namietta skutočnosť, že „spracovatelia Oznámenia o zmene neposkytli Príslušnému orgánu dostatočné informácie o území, napríklad zamlčali potrebný zásah do biotopu ...bobra veľkého.“
19. Namietajú, že „výstavba rozšírenia diaľnice bez kolektorov zvýhodní len jedného investora.“
20. Namietta, že „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 príahlého regiónu. Vynechaním kolektorov v stavbe ... sa znemožní napojenie existujúcej siete na kolektory a následne na diaľnicu;
21. Namietta, že „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, ktorí túto cestu využívajú pri dochádzaní do práce.“ Na základe uvedeného preto žiada „pre všetky varianty o vyhodnotenie vplyvov na dopravné a hlukové pomery v dotknutom území vrátane hlukových a dopravných štúdií pre obdobie výstavby“;
22. Namietta, že „kolektory majú slúžiť ako náhradná komunikácia v prípade nehody na diaľnici D1. Ich odstránením by nebola zabezpečená plynulosť cestnej premávky v prípade nehody na diaľnici;
23. Namietta, že „kolektory majú slúžiť ako prístupová komunikácia pre záchranné zložky v prípade nehody na diaľnici D1. Ich zrušením nebude zabezpečená rýchla zdravotná starostlivosť..“;
24. Namietta, že „zmena projektu prináša zmenu prístupovej cesty zo strany obce Bernolákovo, ktorá nemá parametre pre diaľničný privádzač a nie je napojená na cestnú sieť ST (na cestu I/61), ale má parametre obslužnej komunikácie v obytnej zóne.“ Z tohto dôvodu požaduje „relevantný dopravno-kapacitný prieskum so záverom, že takýto typ komunikácie s takto navrhnutými odbočovacími pruhmi nespôsobí zhoršenie životného prostredia“;
25. Upozorňuje, že „zmena projektu prináša aj zmenu v napojení na štátnu cestnú sieť na cestu prvej triedy I/61“, čo znamená „výrazné zahľtenie dopravy“;
26. Žiada vypracovať novú komplexnú dopravnú štúdiu (dopravno-kapacitný prieskum), ktorá bude zohľadňovať výhľadový nárast obyvateľov v dotknutých obciach tak, ako je schválený v územných plánoch;
27. Žiada predložiť plán organizácie výstavby, nakoľko absencia kolektorov radikálne mení možnosti staveniskovej dopravy, ako aj dopravy odklonenej z prerábanej diaľnice;
28. Žiada vypracovať rozptylovú štúdiu pre dotknuté obce;
29. Žiada vypracovať hlukovú štúdiu v dotknutých obciach pre variant s kolektormi a bez kolektorov;
30. Žiada vypracovať HIA (health impact assessment) pre dotknuté obce pre variant s kolektormi a bez kolektorov ako pre obdobie výstavby, tak aj prevádzky;
31. Žiada vypracovať nový zoologický a botanický prieskum v území;
32. Žiada doplniť variant rozšírenia diaľnice s kolektormi;

33. Žiada výstavbu variantu bez kolektorov podmieniť výstavbou 4-pruhovej Seneckej cesty Bratislava – Senec;
34. Žiada nepoužívať Seneckú cestu ako prístupovú komunikáciu na stavenisko pri výstavbe;
35. Žiada vypracovať plán organizácie dopravy križovatky Triblavina z dôvodu, že „dostatočná kapacita cestnej siete mala byť zabezpečená výstavbou kolektorov (súbežných komunikácií, ktoré však predkladaná zmena ruší. Zároveň boli kolektory určené na zabezpečenie náhradnej cestnej siete počas výstavby rozširovania a dvíhania diaľnice“.

Ministerstvo listom č. 4328/2017-1.7/ml 55825/2017, zo dňa 13. 12. 2017 upovedomilo účastníkov konania o obsahu podaného rozkladu a vyzvalo ich na vyjadrenie sa do 10 dní od doručenia tohto upovedomenia. Rozklady boli zverejnené na webovom sídle ministerstva.

K zaslanému upovedomeniu o obsahu podaného rozkladu bolo doručené vyjadrenie navrhovateľa a 3 stanoviská:

Štátna ochrana prírody nepredpokladá, že by ďalšie posudzovanie navrhovanej zmeny prinieslo nové poznatky dôležité z pohľadu záujmov ochrany prírody a teda nepožadujú pokračovať v posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Bratislave: po oboznámení sa s obsahom rozkladu zaujalo stanovisko, že námietky účastníka nesmerujú voči protipožiarnej bezpečnosti a teda sa nevyjadrujú.

Magistrát Hlavného mesta SR Bratislava ponecháva „v platnosti stanovisko Hlavného mesta SR Bratislavy, vydané pod č. MAGS OSRMT 40889/17-79407, OSRMT 322/17, k EIA č. 90-07 zo dňa 06. 04. 2017“, ktoré bolo zaslané na Ministerstvo životného prostredia dňa 12. 04. 2017. Z hľadiska územného plánovania a dopravného inžinierstva predmetný rozklad berie na vedomie. Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry – bez pripomienok. Z hľadiska vplyvov na životné prostredie, zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych vplyvov rozklad berie na vedomie..

Ministerstvo napadnuté rozhodnutie, podaný rozklad a vyjadrenia k rozkladu ako aj príslušný spisový materiál predložilo odvolaciemu orgánu na rozhodnutie v zmysle § 61 ods. 2 správneho poriadku listom č. 1456/2018-1.7/ml 3611/2018 zo dňa 18. 01. 2018, doručeným tajomníčke osobitnej komisie dňa 24. 01. 2018 . Účastníci konania boli informovaní listom č. 1456/2018-1.7/ml 4439/2018 zo dňa 18. 01. 2018.

Napadnuté rozhodnutie ministerstva, ako aj predložený spisový materiál, preskúmala Osobitná komisia ministra životného prostredia Slovenskej republiky pre konanie vo veciach rozkladov vo veciach posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len „osobitná komisia“) v súlade s § 59 ods. 1 správneho poriadku a **zaujala nasledovné stanovisko:**

Osobitná komisia zistila, že podané rozklady spĺňajú podmienky podľa správneho poriadku na začatie konania o rozklade a rozklady boli podané včas a oprávnenými osobami.

Predmetný úsek zmeny navrhovanej činnosti bol pôvodne posudzovaný ako súčasť stavby „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, 6-pruh + kolektory“ v súlade s vtedy platným a účinným znením zákona č. 24/2006 Z. z. Výsledkom tohto tzv. povinného hodnotenia bolo vydanie záverečného stanoviska č. 9785/2009-3.4/ml zo dňa 31. 05. 2010, ktoré obsahovalo odporúčanie realizácie takto navrhutej činnosti so stanovením podmienok a opatrení.

Pre predmetnú stavbu: „Diaľnica D1 Bratislava- Trnava, 6-pruh + kolektory“ bolo vydané Okresným úradom Bratislava, odbor výstavby a bytovej politiky právoplatné územné

rozhodnutie o umiestnení stavby č. A/2013/415/-HLO zo dňa 26. 03. 2013, právoplatné odo dňa 10. 05. 2013.

Zmena navrhovanej činnosti nepredstavuje zmenu v rámci koridoru diaľnice D1 v dotknutom úseku Bratislava – Senec. Pre vypracovanie predmetného Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti bola podkladom Dokumentácia pre stavebné povolenie, Sprievodná správa: „Diaľnica D1 Bratislava - Senec, rozšírenie na 6-pruh, 1.úsek km 0,000 – 3,638 (13,600 – 17,238 D1)“ (vypracovalo Združenie „D1 Bratislava – Senec“, Smolinského 1/B, 811 06 Bratislava z februára 2016).

Zámerom zmeny navrhovanej činnosti je celková optimalizácia rozsahu stavby, teda spresnenie stavebných objektov diaľnice D1 v dotknutom úseku, ktoré boli vyvolané novou dopravnou prognózou a v reakcii na zmenu koncepcie kríženia diaľnic D1 a D4.

V zmysle ustanovenia § 18 ods. 1 zák. č. 24/2006 Z. z. je predmetom povinného posudzovania vplyvov na životné prostredie nová činnosť a nie akákoľvek navrhovaná zmena uvedená v prílohe č. 8 časti A zákona č. 24/2006 Z. z. V tomto prípade sa jedná o činnosť, pri ktorej zákon neustanovuje žiadnu prahovú hodnotu a prostredníctvom logického výkladu možno dospieť k záveru, že v takomto prípade je pri zmene navrhovanej činnosti potrebné postupovať podľa § 18 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z. V opačnom prípade by akákoľvek, teda aj nepodstatná zmena v navrhovanej činnosti bez významného nepriaznivého vplyvu na životné prostredie musela podliehať povinnému posudzovaniu podľa zákona č. 24/2006 Z. z. Takýto postup by znamenal aj nadbytočnosť právnej úpravy v ustanovení § 18 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z., keďže následne by v takom prípade v rámci prílohy č. 8 časť A zákona č. 24/2006 Z. z. každá činnosť mala určenú prahovú hodnotu.

Z vyššie uvedeného je zrejmé, že nie je možné automaticky posudzovať akúkoľvek zmenu navrhovanej činnosti uvedených v časti A prílohy č. 8 zákona č. 24/2006 Z. z., ktorá nemá stanovenú konkrétnu merateľnú prahovú hodnotu. Nie je pritom možné slovné označenie „bez limitu“ stotožňovať s konkrétnymi číselnými označeniami (napr. od 250 000m³), keďže slovné spojenie „bez limitu“ nepredstavuje vyjadrenie konkrétnej hodnoty, ktorú by bolo možné považovať za prahovú.

Na základe uvedeného osobitná komisia má za to, že správny orgán postupoval v súlade so zákonom, keď v konaní uprednostnil postup v zmysle § 18 ods. 2 písm. c) zákona č. 24/2006 Z. z.

K námietke podávateľa rozkladu, kde upozorňuje na judikatúru Súdneho dvora Európskej Únie a smernice Európskej komisie má osobitná komisia za to, že je potrebné pripomenúť, že európska právna úprava je zohľadnená práve v zákonných ustanoveniach slovenského právneho poriadku, ktoré upravujú zmeny v navrhovaných činnostiach a ich posudzovanie. Posúdenie zmien na predmetnej navrhovanej činnosti prebehlo v súlade s požiadavkami zákona č. 24/2006 Z. z. a výsledkom hodnotenia navrhovanej činnosti je záver, že zmeny nemajú zásadný negatívny vplyv na životné prostredie.

V súvislosti s upozornením podávateľa rozkladu, že: „predmetná stavba nie je v súlade so stratégiou rozvoja Slovenska, s Koncepciou územného rozvoja Slovenska (KURS) a s koncepciou rozvoja cestnej siete SR a so štátnou expertízou č. 10/2012“ osobitná komisia uvádza, že predmetom zisťovacieho konania je identifikácia možných závažných vplyvov, pričom prostredníctvom ich hodnotenia správny orgán dospeje k záveru, či ide o také významné a zároveň negatívne vplyvy navrhovanej činnosti, respektíve jej zmeny, ktoré by odôvodňovali potrebu jej ďalšieho posúdenia podľa zákona č. 24/2006 Z. z. Táto námietka preto nie je z pohľadu osobitnej komisie dôvodná.

Námietka neexistencie územného rozhodnutia, neposudzovania stavby v územnom konaní a teda absencia platného územného rozhodnutia je podľa názoru osobitnej komisie irelevantná, a to z dôvodu, že navrhovaná činnosť – stavba rozšírenia diaľnice D1 v úseku Bratislava – Trnava, má vydané právoplatné územné rozhodnutie s č. A/2013/415-HLO zo dňa 10. 05. 2013. Rozhodnutím o umiestnení stavby nie je určená časová koordinácia výstavby, ale dochádza k vymedzeniu územia na navrhovaný účel, definujú sa podmienky, ktoré zabezpečia záujmy spoločnosti vo vymedzenom území a dochádza k jednoznačnému umiestneniu líniovej stavby do územia.

Osobitná komisia má za to, že nie je možné súhlasiť s vyhlásením podávateľa rozkladu, že návrh zmeny na vypustenie kolektorov je v rozpore s územným plánom Vyššieho územného celku Bratislavského samosprávneho kraja. Vyslovenie súladu, prípadne nesúladu navrhovanej činnosti s územným plánom predstavuje v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. konštatovanie smerujúce k navrhovateľovi, aby v rámci povoľovacieho konania zabezpečil súlad svojej činnosti s územným plánom dopravy. Vyhodnocovanie nových činností, najmä pokiaľ sú posudzované v rámci variantných riešení, nie je spravidla možné presne vymedziť v územnom pláne dopravy. Toto vyhodnocovanie však prebieha v rámci kategórie konštatovania a nie je zaradené do kategórie vplyvov na životné prostredie. Zákon č. 24/2006 Z. z. neukladá správnomu orgánu povinnosť pri posudzovaní vplyvov navrhovaných činností alebo ich zmien striktno postupovať v súlade s územným plánom dopravy. Ďalej je potrebné zdôrazniť, že cieľom územného plánu je vymedzenie koridoru pre rozšírenie existujúcej diaľnice, pričom vo všeobecnosti je možné realizovať výstavbu diaľnic aj bez kolektorov. Oddelením kolektorov od diaľnice nedochádza k funkčnému znehodnoteniu diaľnice a mareniu jej účelu, pričom je potrebné poukázať na skutočnosť, že rozšírenie diaľnice zo „6-pruhu na 8-pruh“ predstavuje riešenie, kde rozšírenie diaľnice o nové pruhy nahrádza pôvodne navrhované riešenie skapacitnenia diaľnice prostredníctvom kolektorov. Opätovne je potrebné poukázať na skutočnosť, že účelom predmetnej výstavby je v prvom rade zvýšenie kapacity a rekonštrukcia už existujúcej diaľnice D1 na trase Bratislava – Trnava, ktorá kapacitne nevyhovuje a navrhovaná zmena je v súlade s týmto účelom.

Zmena koncepcie dopravy diaľnice D1 vyplynula z posúdenia dopravno-kapacitných vlastností navrhovanej činnosti z roku 2015, ktoré bolo vypracované s cieľom overenia pôvodného návrhu (+kolektory). Pôvodné riešenie s kolektormi sa ukázalo pre túto časť riešeného úseku ako kapacitne nevyhovujúce. V rámci koordinácie navrhovanej činnosti s diaľnicou D4 bolo prijaté riešenie prispôbiť kapacitu diaľnice v 8-pruhovom riešení. Na overenie tohto riešenia poslúžilo ďalších 9 dopravno-kapacitných modelov, ktoré obsahovali posúdenie dopravného zaťaženia existujúcej cestnej siete v hodinách dopravnej špičky v dotknutom území. Tieto podklady boli verejnosti dostupné na stránke Národnej diaľničnej spoločnosti a. s. Dopravno – kapacitné posúdenia pritom vychádzajú z dopravného zaťaženia z územného generelu dopravy, ktorý zohľadňuje demografickú prognózu, zohľadňuje rozvojové zámery mesta aj jeho širšieho okolia, zjednocuje všetky dostupné relevantné podklady a aj výhľadové dopravné zaťaženie do roku 2040. Pritom sú zohľadnené rozvojové zámery aj periférnych častí. Náročnosť realizácie výstavby líniových stavieb je pochopiteľne sprevádzaná výskytom okolností, ktoré majú dopad na vstupné prvky pôvodnej koncepcie a v mnohých prípadoch je nevyhnutným dôsledkom zmena tejto pôvodnej koncepcie v zmysle aktualizácie posúdenia skutkových okolností. Vzhľadom na uvedené je zrejmé, že konkrétne zmena koncepcie dopravného riešenia diaľnice D1 bola navrhnutá v reakcii na aktualizáciu dopravno – kapacitného posúdenia a koordinácie navrhovanej činnosti s realizáciou diaľnice D4, vo vzťahu ku ktorej sa ukázalo navrhované riešenie 6-pruhovej diaľnice D1 vrátane súbežných kolektorov z roku 2010 ako nevyhovujúce z dôvodu nárastu intenzity dopravy. Účelom predmetnej výstavby je v prvom rade adekvátne prispôsobenie kapacity diaľničného

úseku a rekonštrukcia už jestvujúcej kapacitne nepostačujúcej diaľnice D1 na trase Bratislava – Trnava, ktoré spočíva v rozšírení diaľnice D1 zo „6-pruhu na 8-pruh“.

Spracovateľ dokumentácie pre stavebné povolenie rozšírenia diaľnice D1 na 4+4 jazdné pruhy v úseku Bratislava - Senec, spoločnosť Amberg, v uvedenej úvahe zohľadňoval skúsenosti projekčných spoločností z oblasti dopravy, pričom navrhnuté riešenie bolo úzko koordinované s diaľnicou D4, pričom argumentácia navrhovateľa rozkladu je vytrhnutá z kontextu celkovej úvahy dopravného riešenia predmetného diaľničného úseku. Pri zohľadnení aktuálneho, ako aj predpokladaného dopravného zaťaženia diaľnice D1 je nevyhnutné uvažovať o ďalšom dopravnom koridore (v tejto súvislosti je plánovaná rýchlostná cesta R1 Vlčkovce – Most pri Bratislave, resp. rozšírenie cesty I/61 na 4-pruh).

Rozšírenie cesty I/61 na 4-pruh predstavuje plnú náhradu pôvodného riešenia diaľnice D1 s kolektormi, čo je aj predmetom posúdenia v rámci Dopravno-kapacitného posúdenia diaľnice D1 v úseku „Bratislava – Triblavina“ a predstavuje súčasť komplexného riešenia dopravnej situácie, najmä s prihliadnutím na dlhodobé nadmerné zaťažovanie dopravnej infraštruktúry v regióne. V tejto súvislosti je taktiež vhodné upozorniť na skutočnosť, že žiadna legislatívna úprava ani technické normy neobsahujú definíciu „kolektorov ako súčasti diaľnice“.

Osobitná komisia upozorňuje na skutočnosť, že podávateľ rozkladu vo viacerých bodoch námietky smeruje k problematike križovatky Triblavina a jej napojeniu na cestu I/61, čo však nesúvisí s navrhovanou zmenou a ani jej súvisiacou dokumentáciou. Z tohto dôvodu osobitná komisia tieto námietky považuje za nedôvodné. V tejto súvislosti osobitná komisia dáva do pozornosti dokumentáciu samostatných zisťovacích konaní pre križovatku Triblavina a súvisiacich stanovísk navrhovateľa. Zvýšenie kapacity diaľnice D1 v pôvodnom riešení s kolektormi nie je ekonomicky hospodárne a prijateľné z hľadiska bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky v dotknutom úseku a súvisiacich dopravných komunikáciách. Množstvo kolíznych bodov a priepletov medzi súbežnou cestnou komunikáciou a samotným telesom diaľnice robí z kolektorového variantu neadekvátne zložitú riešenie. Koncentrácia dopravy do jedného miesta by na vstupe do Bratislavy vyvolala nežiaduce zahltenie, ktorému má zabrániť rozptýlenie dopravy do viacerých pruhov a dôsledné uplatňovanie budovaného radiálno – okružného systému. Z rozkladu navrhovateľa nie je zrejmé, o akom napojení jestvujúcej siete v úseku Bratislava – Senec uvažuje navrhovateľ, keďže v kolektorovom riešení bola napojená iba jediná cesta – cesta III. triedy spájajúca Bernolákovo a Chorvátsky Grob. Triblavinská cesta v súčasnosti nie je zaradená do cestnej siete a jej napojenie by odporovalo zák. č. 135/1961 Z. z. o pozemných komunikáciách (cestný zákon). Výstavba diaľnice vo verzii s kolektormi nepredstavuje riešenie výhodné z pohľadu celej zasiahnutej oblasti, ale v prvom rade zvýhodnenie vlastníkov priľahlých pozemkov, ktorý by mali priame napojenie na diaľnicu. Taktiež, zabezpečenie náhradnej cestnej siete kolektormi počas výstavby a výskytu nehôd na diaľnici nie je ekonomicky schodné riešenie, keďže presmerovanie dopravy počas rekonštrukcie a výskytu dopravných nehôd do jedného smeru predstavuje bežne využívaný postup tak v Slovenskej republike aj v zahraničí. Zároveň kolektory nemohli slúžiť ani ako prístup k priestoru staveniska počas rekonštrukcie vozovky diaľnice, keďže už v rámci stavby križovatky Triblavina Prezídium policajného zboru vyjadrilo nesúhlas s prístupom vozidiel stavby z diaľnice, ako možný bol označený iba prístup z okolitých staveništných komunikácií.

Osobitná komisia má za to, že ekonomické ukazovatele v rámci konaní podľa zákona č. 24/2006 Z. z. majú vždy iba informatívny charakter a nie sú podmieňujúcim determinantom pri rozhodovaní v rámci takýchto konaní.

V súvislosti so žiadosťami podávateľa rozkladu na vypracovanie hlukových štúdií, rozptylových štúdií, dopravných štúdií osobitná komisia zastáva názor, že správny orgán sa s identickými požiadavkami dostatočne vysporiadal v rozhodnutí vydanom v zisťovacom

konaní. Podrobný plán organizácie dopravy počas výstavby a návrh obchádzkovej trasy v priestore križovatky D1/D4 je súčasťou dokumentácie predkladanej v stavebnom konaní. Hluková štúdia riešenia navrhovanej stavby s kolektormi bola súčasťou dokumentácie vypracovanej v roku 2011 a prikladanej k žiadosti o územné rozhodnutie Diaľnice D1 Bratislava – Trnava, rozšírenie na 6-pruh + kolektory. Aktualizovaná hluková štúdia pre rozšírenie D1 Bratislava – Senec je súčasťou dokumentácie vypracovanej v roku 2016 a prikladanej k žiadosti o stavebné povolenie pre D1 Bratislava – Senec, 1.úsek. Uvedené nepredstavujú zásadný vplyv na životné prostredie. Zároveň je potrebné pripomenúť, že ako hluková, tak aj emisná štúdia bola súčasťou dokumentácie pre územné rozhodnutie vypracovanej v roku 2011 a obe aktualizované štúdie sú súčasťou dokumentácie pre stavebné povolenie D1 Bratislava – Senec, 1.úsek vypracované v roku 2016. Z posúdenia navrhovanej zmeny taktiež vyplýva, že táto nebude mať zásadný vplyv na zdravie obyvateľstva.

Vo vzťahu k námietke k ohrozeniu biotopu druhu európskeho významu *Castor fiber* (bobor vodný) osobitná komisia upozorňuje na stanovisko Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky - Regionálneho centra ochrany prírody v Bratislave, ktoré sa v liste zo dňa 31. 03. 2017 vyjadrilo, že navrhovaná stavba sa nachádza v území, kde podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov platí prvý stupeň ochrany a v rámci navrhovaného riešenia príslušný orgán nepredpokladá, že by navrhovaná zmena spôsobila podstatné zmeny v biologickej rozmanitosti, štruktúre a vo funkcii ekosystémov a nedôjde nimi k ďalšiemu poškodeniu alebo zničeniu biotopov národného alebo európskeho významu. Predmetná zmena nemení plochu ani plošný záber navrhovanej činnosti.

Na základe vyššie uvedeného, po preskúmaní rozkladom napadnutého rozhodnutia a príslušnej spisovnej dokumentácie a s prihliadnutím na stanovisko osobitnej komisie konštatujem, že v uvedenej veci bolo potrebné rozhodnúť tak, ako sa uvádza vo výroku tohto rozhodnutia.

Poučenie:

Proti tomuto rozhodnutiu sa v zmysle § 61 ods. 2 správneho poriadku nemožno odvolať. Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom.

.....
László Sólymos
minister životného prostredia
Slovenskej republiky

v z. Norbert Kurilla
štátny tajomník
Ministerstva životného prostredia SR

Rozhodnutie sa doručuje:

1. Národná diaľničná spoločnosť, a. s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava;
2. Hlavné mesto SR Bratislava, Primaciálne nám. 1, P.O.BOX 192, 814 99 Bratislava 1;
3. MČ Bratislava – Vajnory, Roľnícka 109, 831 07 Bratislava 36;
4. Obec Ivanka pri Dunaji, Štefánikova 12, 900 28 Ivanka pri Dunaji;
5. Obec Farná, obecný úrad, 900 28 Ivanka pri Dunaji - Farná;
6. Obec Chorvátsky Grob, Námestie Josipa Andriča 17, 900 25 Chorvátsky Grob;
7. PhDr. Mária Kisková, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo;
8. Peter Hanic, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo;
9. Ing. Tatiana Kratochvílová, Ševčenkova 22, 851 01 Bratislava;
10. OZ Triblavina, Hviezdoslavova 1, 900 27 Bernolákovo.

Na vedomie

1. Ministerstvo vnútra SR, Pribinova 2, 812 72 Bratislava;
2. Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava;
3. MDV SR, odbor dopravnej infraštruktúry, Nám. slobody 6, 811 06 Bratislava;
4. MDV SR, sekcia cestnej dopravy a PK, Námestie slobody č. 6, 811 06 Bratislava;
5. MDV SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Nám. slobody 6, 811 06 Bratislava;
6. Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta SR, Radlinského 6, 811 07 Bratislava;
7. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava;
8. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava;
9. Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava;
10. Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava;
11. Okresný úrad Bratislava, pozemkový a lesný odbor, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava;
12. Okresný úrad Bratislava, odbor katastrálny, Ružová dolina 27, 821 09 Bratislava;
13. Krajský pamiatkový úrad, Leškova 17, 811 04 Bratislava;
14. Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, Sabinovská 16, P. O. Box 106, 820 05 Bratislava 25;
15. Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru, Hasičská 4, 902 01 Pezinok;
16. Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Hurbanova 21, 903 01 Senec;
17. Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, Hurbanova 21, 903 01 Senec;
18. Okresný úrad, pozemkový a lesný odbor, Hurbanova 21, 903 01 Senec;
19. Okresný úrad, katastrálny odbor, Hurbanova 21, 903 01 Senec;
20. Okresný úrad, odbor krízového riadenia, Hurbanova 21, 903 01 Senec;
21. Okresný úrad, odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava;
22. Obvodný bankský úrad, Prievozská 30, 821 05 Bratislava;
23. Štátna ochrana prírody SR, Tajovského 28B, 974 01 Banská Bystrica;
24. Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Odštepny závod Bratislava, Karloveská 2, 842 17 Bratislava;
25. MŽP SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, TU;
26. MŽP SR, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, TU.

Predkladá:

JUDr. Ľubomíra Kubišová, predsedníčka Osobitnej komisie ministra životného prostredia Slovenskej republiky pre konanie vo veciach rozkladov vo veciach posudzovania vplyvov na životné prostredie