

Kall

<b>MINISTERSTVO DOPRAVY A VÝSTAVBY SR PODATEĽŇA</b>	
Dátum:	23-04-2018
Číslo zápisnice:	30/2018
Prílohy/Lísty:	Výbavuje

**Ministerstvo dopravy a výstavby  
Slovenskej republiky**  
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií  
Odbor špeciálny stavebný úrad pre diaľnice  
Nám. Slobody č. 6  
810 05 Bratislava

v Bratislave dňa 19.04.2018

**Vec:** Rozhodnutie Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ako špeciálneho stavebného úradu pre diaľnice a rýchlostné cesty, č. 04458/2018/SCDPK/17694 zo dňa 14.03.2018 o povolení zmeny stavby pred dokončením

podanie Rozkladu

Dňa 21.03.2018 bolo na úradnej tabuli obce Ivanka pri Dunaji vyvesené Rozhodnutie – povolenie zmeny stavby pred dokončením č. 04458/2018/SCDPK/17694 zo dňa 14.03.2018 pre stavbu: „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina“ – Verejná vyhláška.

Týmto v zákonom stanovenej lehote ako oprávnená osoba zainteresovaná verejnosť podávam rozklad, proti Rozhodnutiu Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky ako špeciálneho stavebného úradu pre diaľnice a rýchlostné cesty, ktorým sa povoľuje zmena stavby pred dokončením na stavbu: „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina“, stavebníkovi: Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s., Dúbravská cesta 14, 821 09 Bratislava.

Odôvodnenie:

- 1.) Uvedená zmena stavby pred dokončením je v rozpore s už vydaným rozhodnutím o umiestnení stavby č. A/2010/1740/LGZ zo dňa 16.7.2010 (právoplatnosť 05.08.2010), ktoré vydal Krajský stavebný úrad v Bratislave.

Uvedené Rozhodnutie o umiestnení stavby bolo vydané pre križovatku so 6-pruhovou diaľnicou a obojstrannými 2-pruhovými kolektormi do križovatky zapojenými.

Podľa ústavy SR čl.2 odst.2 : „**Štátne orgány môžu konať iba na základe ústavy, v jej medziach, a v rozsahu a spôsobom, ktorý ustanoví zákon**“. V zmysle zákona č. 50/1976 Zb § 120 ods. 2 Špeciálny stavebný úrad môže: “**povolíť stavbu alebo jej zmenu možno len na základe záväzného stanoviska podľa §140b vydaného miestne príslušným stavebným úradom, ktorý overuje dodržanie podmienok určených v územnom rozhodnutí.**” Toto znenie zákona v prípade príloh a záväzného stanoviska podľa §140b vydaného miestne príslušným stavebným úradom nie je dodržané. **V prvom záväznom stanovisku Okresného úradu Bratislava, odbor výstavby a bytovej politiky č. OU-BA-OUBP2-2016/4024/KAZ zo dňa 8.2.2016 podľa §120 stavebného zákona OÚ Ba nie je žiadne relevantné vyjadrenie podľa §120 stavebného zákona, nakoľko v ňom nie je uvedené, že predložená projektová dokumentácia: Zmena stavby pred dokončením pre stavbu : „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina“ je v súlade s územným rozhodnutím č. . A/2010/1740/LGZ zo dňa 16.7.2010 (právoplatnosť 5.8.2010), ktoré vydal Krajský stavebný úrad v Bratislave. Kompetencie vymedzené zákonom úradu určujú len možnosť vyjadriť súlad/nesúlad s územným rozhodnutím. Navyše projektová dokumentácia pre zmenu stavby pred dokončením pre stavbu: „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina“ má dátum vyhotovenia október 2016 a záväzné stanovisko Okresného úradu Bratislava, odbor výstavby a bytovej politiky č. OU-BA-OUBP2-2016/4024/KAZ má datum 8.2.2016. Aj na základe tejto hrubej nezrovnalosti požiadal špeciálny stavebný úrad OU BA, OVBP o aktualizovanie záväzného stanoviska k projektovej dokumentácii predloženej v konaní o zmene stavby pred dokončením vydaného podľa § 120 stavebného zákona. OU BA OVBP listom č. OU-BA-OVBP2-2018/28757úKAZ zo dňa 8.2.2018. Aj v tomto druhom záväznom stanovisku podľa §120 stavebného zákona OÚ Ba nie je žiadne relevantné vyjadrenie podľa §120 stavebného zákona, nakoľko v ňom nie je uvedené, že predložená projektová dokumentácia: Zmena stavby pred dokončením pre stavbu : „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina“ je v súlade s územným rozhodnutím č. . A/2010/1740/LGZ zo dňa 16.7.2010 (právoplatnosť 5.8.2010), ktoré vydal Krajský stavebný úrad v Bratislave. V oboch záväzných stanoviskách je iba konštatovanie, že predložený návrh z koncepčného hľadiska nie je v rozpore s podmienkami právoplatného územného rozhodnutia. Podľa ústavy SR čl.2 odst .2 „**Štátne orgány môžu konať iba na základe ústavy, v jej medziach, a v rozsahu a spôsobom, ktorý ustanoví zákon**“. Kompetencie vymedzené zákonom úradu určujú len možnosť vyjadriť súlad/nesúlad s územným rozhodnutím. Nikde nie je uvedené v stavebnom zákone možnosť vydať záväzné stanovisko, že návrh je z **koncepčného hľadiska** v súlade s územným rozhodnutím. Buď je v súlade s územným rozhodnutím, alebo nie je. Koncepcia v projektovej dokumentácii pre zmenu stavby pred jednoducho nie je definovaná a preto je stanovisko OU BA OVBP zmätočné a teda neplatné. Stavebník nemá splnenú požiadavku zo zákona a to právoplatné záväzné stanovisko podľa §140b vydaného miestne príslušným stavebným úradom, ktorý overuje **dodržanie podmienok určených v územnom rozhodnutí**. Taktiež je neplatné z rovnakého dôvodu aj stanovisko sekcie výstavby MDV SR.**

- 2.) Navrhovaná zmena stavby pred dokončením (vypustenie kolektorov) je v priamom rozpore so záväznou časťou územného plánu BSK a jeho záväznej časti a aj v časti verejnoprospešných stavieb.**

V územnom pláne BSK je jednoznačne uvedená podmienka výstavby kolektorov – súbežných komunikácií pre stavbu rozšírenia diaľnice D1 Bratislava – Trnava, ako aj v textovej časti, tak aj v grafickej časti, v záväznej časti územného plánu ako aj v časti verejnoprospešných stavieb. Zmena stavby pred dokončením nie je v súlade s územným plánom BSK preto, lebo zmenou koncepcie dopravného riešenia D1 – križovatka Triblavina sa neupravilo len šírkové usporiadanie diaľnice zo 6- pruhového D 33,5/120 plus kolektor 2 x C 9,5/80 na 8 pruhové D 41/120, ale zmenilo sa komplexné funkčné využitie územia, čo je v priamom rozpore s úmyslom využitia a obsluhy územia BSK a je v priamom rozpore so záväznou časťou územného plánu.

Zmenou stavby pred dokončením došlo k celkovej zmene umiestnenia stavby od hraníc pozemku, zmene zastavaných plôch – ako k posunu zastavaných plôch, tak aj k zmene rozlohy zastavanej plochy. Zmenou stavby pred dokončením došlo tiež k podstatnej zmene napájania na verejné komunikácie, k zmene vegetačných úprav, zmene inžinierskych sietí, k zmene umiestnenia a počtu retenčných jazierok atď. Tým došlo aj k zmene komplexného funkčného využitia územia.

Zo záverečnej správy NKÚ je jednoznačne zrejmé, že OÚ Bratislava odbor výstavby vo svojom záväznom stanovisku mylne a neoprávnene skonštatoval, že: „predložený návrh zmeny stavby pred dokončením nie je v rozpore s územnoplánovacou dokumentáciou“. Predložený návrh zmeny stavby pred dokončením nie je v súlade s územným plánom ani dnes, nakoľko v súlade s územným plánom BSK by mohol byť iba po zmene záväznej časti územného plánu a časti o verejnoprospešných stavbách územného plánu BSK.

Ministerstvo dopravy vo vyjadrení pre krajskú prokuratúru 30.9.2016 uviedlo, že na základe oznámenia spracovateľa dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP) stavby diaľnice D1 úseku Bratislava – Senec, dopravné riešenie v zmysle platného územného rozhodnutia nie je vyhovujúce z dôvodu značného nárastu intenzity dopravy v celom úseku rozšírenia diaľnice D1, čo vyplynulo z výsledkov smerovania a intenzity dopravy v aktualizovanom Dopravno - inžinierskom prieskume. Kontrola zmeny koncepcie rozšírenia diaľnice D1 zo 6-pruhu so súbežnými komunikáciami na 8-pruh bez súbežných komunikácií vykonaná Najvyšším Kontrolným Úradom na tejto stavbe však jednoznačne skonštatovala: „Preverená projektová dokumentácia vo všeobecnosti neobsahovala výsledky podrobnej analýzy dopravných prieskumov“. Vykonané prieskumy na ktoré sa odvoláva vo svojom vybavení nášho podnetu prokurátorka sa totiž „vyrobili“ až po naprojektovaní novej projektovej dokumentácie bez kolektorov – súbežných obslužných komunikácií a teda boli zjavne účelovo vypracované tak, aby vyhovovali zmene koncepcie dopravy. Okrem toho sa v podkladoch pre tieto dopravné prieskumy nevychádzalo z územného plánu BSK a príslušných obcí, ale z územného generelu Bratislavy, čo nie je dostatočný dokument na vypracovanie tak závažného dopravného prieskumu jednak z dôvodu jeho neúplnosti vo väzbe na riešené územie (riešené územie nespadá do teritória Bratislavy,

ale spadá do teritória Bratislavského samosprávneho kraja). Ako doklad prikladáme kópiu stanoviska zastupiteľstva BSK, kde všetci konštatujú, že zmena koncepcie dopravy a projektová dokumentácia pre stavebné povolenie nie je v súlade s územným plánom BSK, aj v jeho záväznej a verejnoprospešnej časti a tiež nie je v súlade s územnými plánmi príľahlých obcí. OÚ Bratislava, odbor výstavby a bytovej politiky napriek tomu vydal záväzné stanovisko kde nezistil rozpor s územnoplánovacou dokumentáciou. Pripomíname, že v územnom rozhodnutí sú naprojektované a odsúhlasené kolektory (súbežné komunikácie), tak ako sú uvedené v platných územných plánoch BSK a príľahlých obcí.

Je nespochybniteľnou skutočnosťou, že rozšírenie diaľnice D1 na šesť pruh s kolektormi je v záväznej časti územného plánu BSK v oddiely verejnoprospešné stavby, ako aj v územných plánoch obcí Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, Vajnory a Chorvátsky Grob. Zmenou tejto koncepcie sa výrazne mení obslužnosť príľahlého územia, nakoľko sa touto zmenou zrušili všetky napojenia z ciest križujúcich diaľnicu a tým sa radikálne zníži obslužnosť územia. Kolektory nemajú iba funkciu pripojenia vedľajších ciest. Nemej dôležitá je ich funkcia bezpečnostná v prípade dopravných kongescií, kolízií, havárií ako aj pre záchranné zložky, policajtov, hasičov. To v prípade zmenenej koncepcie nie je možné a v prípade akejkoľvek kongescie, havárie alebo kolízie nastáva upchatie diaľnice. Takisto sa diverzifikuje prístup na diaľnicu a výstup z diaľnice tým, že je možnosť viacerých napojení a odpojení z diaľnice pomocou kolektorov, čo vytvára menší predpoklad kolíznych stavov na diaľnici.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že zmenou koncepcie dopravného riešenia D1 – križovatka Triblavina sa neupravilo len šírkové usporiadanie diaľnice zo 6- pruhového D 33,5/120 plus kolektor 2 x C 9,5/80 na 8 pruhové D 41/120, ale zmenilo sa komplexné funkčné využitie územia, čo je v priamom rozpore s úmyslom využitia a obsluhy územia BSK a je v priamom rozpore so záväznou časťou územného plánu.

**3.) Predkladaná zmena stavby pred dokončením nie je v súlade s projektom, ktorý bol predložený v zisťovacom konaní podľa zákona č. 24/2006 Z.z. a ktorého výsledkom bolo Rozhodnutie č. 2394/2017-1.7/ml zo dňa 13.3.2017, že stavbu nie je potrebné posudzovať**

Podľa § 38 ods. 1) zákona č. 24/2006 Z.z je navrhovateľ povinný zabezpečiť súlad ním predkladaného návrhu na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti alebo jej zmene s týmto zákonom, s rozhodnutiami vydanými podľa tohto zákona a ich podmienkami.

V oznámení o zmene, ktoré bolo predložené v novembri 2016 opisuje zmeny nasledovne:

#### **Zmena č. 8**

Objekty:

**251-00** Protihluková clona 4,315 – 4,659 (17,914 – 18,258 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava, vpravo

**252-00** Protihluková clona 4,621 – 5,359 (18,221 – 18,959 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava, vpravo

**253-00** Protihluková clona 3,637 – 4,024 (17,237 – 17,624 D1) diaľnice D1 Bratislava – Trnava, vľavo

**Nové riešenie podľa Oznámenia o zmene:**

**251-00**

<u>Staničenie</u>	<u>Dĺžka</u>	<u>Výška</u>	<u>Materiál</u>
km 4,315 – 4,475	160 m	6,0 m	výplň pohltivá
km 4,475 – 4,503	28 m	4,0 m	metakrylát
km 4,503 – 4,595	92 m	6,5 m	výplň pohltivá
km 4,595 – 4,659	64 m	7,0 m	výplň pohltivá

Celková dĺžka: 344 m

Spôsob zakladania: ŽB pilóty priemeru 0,6 m

**252-00**

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

Celková dĺžka: 740 m

Spôsob zakladania: ŽB pilóty priemeru 0,6 m

**253-00**

<u>Staničenie</u>	<u>Dĺžka</u>	<u>Výška</u>	<u>Materiál</u>
km 3,637 – 3,823	188 m	7,0 m	výplň pohltivá
km 3,797 – 4,024	228 m	7,0 m	výplň pohltivá

Celková dĺžka: 416m

Spôsob zakladania: ŽB pilóty priemeru 0,6 m

V predkladanej zmene stavby pred dokončením sa uvádza nasledujúca zmena objektov protihlukových stien:

**251-01 Protihluková stena v km 17,950-18,870 diaľnice D1 Ba - TT, vpravo,**

Na základe spracovania protihlukovej štúdie pre výhľadový rok 2030 (Inžinierske služby Martin, 10/2015) dochádza k zmene polohy a staničenia protihlukovej clony, s čím súvisí zmena výšky protihlukovej clony a zmena stĺpikov. Zmena bola navrhnutá aj pri zakladaní a to z pôvodných ŽB pilót priemeru 0,6 m boli navrhnuté oceľové baranené pilóty priemeru 0,53 m.

**252-00 Protihluková stena v km 0,040-0,420 vetvy B križovatky Tráblavlna, vpravo**

Na základe spracovania protihlukovej štúdie pre výhľadový rok 2030 (Inžinierske služby Martin, 10/2015) dochádza k zmene polohy a staničenia protihlukovej clony, s čím súvisí zmena výšky protihlukovej clony a zmena stĺpikov. Zmena bola navrhnutá aj pri zakladaní a to z pôvodných ŽB pilót priemeru 0,6 m boli navrhnuté oceľové baranené pilóty priemeru 0,53 m.

**253-00 Protihluková stena v km 18,485-18,955 D1 na kolek. páse Bratislava - Senec, vpravo**

Na základe spracovania protihlukovej štúdie pre výhľadový rok 2030 (Inžinierske služby Martin, 10/2015) dochádza k zmene polohy a staničenia protihlukovej clony, s čím súvisí zmena výšky protihlukovej clony a zmena stĺpikov. Zmena bola navrhnutá aj pri zakladaní a to z pôvodných ŽB pilót priemeru 0,6 m boli navrhnuté oceľové baranené pilóty priemeru 0,53 m.

Predkladaná zmena stavby pred dokončením sa nezmieňuje o zmene protihlukovej steny (PHS)

251-00, naopak v žiadosti o zmenu stavby pred dokončením pribudol nový stavebný objekt 251-01.

Staničenie a ani predpokladané dĺžky PHS sa nezhodujú so zmenami predloženými v zisťovacom konaní.

Žiadame o zabezpečenie súladu s riešením, ktoré bolo predložené v Oznámení o zmene. V opačnom prípade žiadame pre nové zmeny vykonať zisťovacie konanie v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.

- 4.) Predmetná zmena mení koncepciu dopravného riešenia celého regiónu, čo predstavuje významný zásah a vplyv na životné prostredie a kvalitu života ľudí, preto je nevyhnutné predkladané zmeny posúdiť podľa zákona č. 24/2006 Z.z.

Zmeny, ktoré sú predmetom žiadosti o zmenu stavby pred dokončením majú byť 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).

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 v 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 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.

- 5.) Navrhovaná zmena stavby pred dokončením (vypustenie kolektorov) je v priamom rozpore so záväznou časťou územného plánu BSK a jeho záväznej časti a aj v časti verejnoprospešných stavieb.

V územnom pláne BSK je jednoznačne uvedená podmienka výstavby kolektorov – súbežných komunikácií pre stavbu rozšírenia diaľnice D1 Bratislava – Trnava, ako aj v textovej časti, tak aj v grafickej časti, v záväznej časti územného plánu ako aj v časti verejnoprospešných stavieb. Navyše takto zadefinovanú časť územného plánu požadovala zapracovať presne tak, ako je teraz v platnom územnom pláne NDS. NDS písomne požadovala od BSK, aby sa exaktne zadefinovala táto ich požiadavka do územného plánu BSK, do záväznej časti a aj do časti verejnoprospešných stavieb výstavba rozšírenie diaľnice D1 Bratislava – Trnava spolu s kolektormi – súbežnými komunikáciami s diaľnicou. Zmena, ktorú NDS predložila, zároveň definitívne znemožní aj prípadné dobudovanie kolektorov v budúcnosti. Už dnes sú so súhlasom Ministerstva dopravy a výstavby SR udelené výnimky pre stavby logistických parkov (STARLAND) zasahujúce do ochranného pásma diaľnice D1 a teda do pozemkov, na ktorých by sa kolektory mohli v budúcnosti postaviť. Kolektory je možné dobudovať len pri rozšírení diaľnice podľa pôvodného projektu (6-pruh s odstavňými pruhmi).

Ak NDS argumentuje tvrdením, že uvedené kolektory je možné postaviť neskôr, žiadame, aby uvedené dokladoval projektom 8-pruhovej diaľnice s kolektormi a zabezpečil územie Územným rozhodnutím pred zástavbou logistickými halami súkromníkov, resp. aby ministerstvo dopravy zrušilo všetky výnimky pre stavby v ochrannom pásme diaľnic v tejto časti rozširovania diaľnice D1, ktoré udelilo. Uvedené je potrebné doložiť pred vydaním zmeny stavby pred dokončením predmetného stavebného konania.

- 6.) Navrhovaná zmena stavby pred dokončením (zmena 6 pruhovej šírky diaľnice na 8 pruhovú šírku diaľnice) je v priamom rozpore so záväznou časťou územného plánu BSK a jeho záväznej časti a aj v časti verejnoprospešných stavieb.

V územnom pláne BSK je jednoznačne uvedené rozšírenie diaľnice D1 Bratislava – Trnava, ako rozšírenie diaľnice D1 Bratislava – Trnava na šesť pruh s odstavňým pruhom, ako aj v textovej časti, tak aj v grafickej časti, v záväznej časti územného plánu ako aj v časti verejnoprospešných stavieb. Navyše



takto zadefinovanú časť rozšírenia diaľnice požadovala NDS písomne zapracovať do územného plánu od BSK presne tak, ako je teraz v platnom územnom pláne v záväznej časti a aj v časti verejnoprospešných stavieb t.j. výstavba rozšírenie diaľnice D1 Bratislava – Trnava na šesť pruh s odstavňým pruhom (Príloha 2 – Uznesenie BSK č. 50/2016).

Rozpor s územným plánom vyhodnotil aj Najvyšší kontrolný úrad vo svojej Záverečnej správe z kontroly postupu NDS pri príprave, riadení a financovaní strategických infraštruktúrnych projektov (Príloha 3 – Záverečná správa NKÚ 02/2017): „Zmena koncepcie rozšírenia diaľnice D1 zo 6-pruhu so súbežnými komunikáciami na 8-pruh bez súbežných komunikácií nebola v čase výkonu kontroly v súlade s platným Územným plánom BSK. Konanie vo veci rozporu na MDV SR začaté nebolo. Preverená projektová dokumentácia vo všeobecnosti neobsahovala výsledky podrobnej analýzy dopravných prieskumov.“

**7.) Navrhovaná zmena stavby pred dokončením (zmena 6 pruhovej šírky diaľnice na 8 pruhovú šírku diaľnice a vypustenie kolektorov-súbežných komunikácií diaľnice) nie je v súlade s územnými plánmi dotknutých obcí.**

Takto navrhovaná zmena stavby pred dokončením nie je v súlade s územnými plánmi dotknutých obcí Bernolákovo, Chorvátsky Grob a Ivanka pri Dunaji. Navyše tieto obce už vydali územné rozhodnutia a stavebné povolenia pre stavby, ktoré počítali v súlade s územným plánom s napojením na kolektory. Tým, že sa znemožní napojenie regionálnej dopravnej siete priamo na kolektory tak, ako to bolo odsúhlasené a je dodnes platné v územných plánoch, hrozí priama finančná škoda štátu, keďže občania a jednotlivé právne subjekty už vybudovali svoje investície v zmysle platných územných plánov a budú požadovať odškodnenie od štátu resp. od NDS za to že nemôžu plnohodnotne využívať svoje investície. Táto navrhovaná zmena stavby pred dokončením nie je v súlade s konceptom územného plánu mesta Senec, Odborného posudku a Záverečného stanoviska z posudzovania vplyvov na životné prostredie (SEA), ktoré počíta s touto dopravnou kapacitou pri rozvoji mesta.

**8.) Navrhovaná zmena stavby pred dokončením nemá platné majetkovo – právne vysporiadanie, nemá uzavreté všetky zmluvy s vlastníckmi pozemkov.**

Stavebník nemá platné nájomné zmluvy, ktoré by mal uzavrieť so súkromnými majiteľmi za účelom prístupu na stavenisko cez ich pozemky t.j. za účelom realizácie stavby. Pôvodne platné nájomné zmluvy vypršali minulý rok a stavebník dodnes neobnovil najomné zmluvy so súkromnými majiteľmi pozemkov. Ak nie je majetkovo- právne vysporiadané stavenisko a prístup k nemu nemôže byť stavebné povolenie vydané. Je to základná podmienka k vydaniu stavebného povolenia. Špeciálny stavebný úrad týmto porušil stavebný zákon a teda jeho rozhodnutie je neplatné.

**9.) Rozhodnutie o umiestnení stavby neobsahuje riadne náležitosti rozhodnutia správneho orgánu, tak ako ich demonštruje § 47 správneho poriadku**

Podľa § 32 ods. 1 správneho poriadku správny orgán je povinný zistiť presne a úplne skutočný stav veci a za tým účelom si obstaráť potrebné podklady pre rozhodnutie. Pritom nie je viazaný len návrhmi

účastníkov konania. Teda v súlade so zásadou materiálnej pravdy je správny orgán povinný pred vydaním rozhodnutia vo veci samej zistiť skutočný stav veci. Za podklad rozhodnutia sa považujú aj samotné právne predpisy, na základe ktorých správny orgán rozhoduje.

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

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.

Ministerstvo dopravy a výstavby SR sa síce zaoberalo a vysporiadalo s každou námietkou jednotlivo, ale pri vysporiadávaní sa s námietkami postupovalo kulantne a teda nie v intenciách zákonnej úpravy, ale v intenciách „obyčajového práva, a teda ako mi to vyhovuje tak rozhodujem.“ Z odôvodnenia predmetného rozhodnutia vyplýva, že jednotlivé podklady a záväzné stanoviská, ktoré predchádzali rozhodnutiu a slúžili ako jeho podklad, rozhodovací orgán poprel (napríklad námietka Bratislavského samosprávneho kraja) a prispôbil si pre vlastnú potrebu rozhodnutia, pričom sa zavádzajúcim spôsobom opiera o zákonnú úpravu. Pokiaľ by sa Ministerstvo dopravy a výstavby reálne a pragmaticky vysporiadalo s námietkami účastníkov konania nemohlo by vydať Rozhodnutie, ktoré nemá oporu v zákone. Poukazujeme na účelový výklad zákona v rozhodovacom procese. Právne úvahy, ktorými sa rozhodovací orgán v tomto procese riadil, reálne neexistujú a jedná sa o „fikciu“.

Rozhodnutie o námietkach musí byť zrozumiteľné a vystihnúť podstatu veci. Správny poriadok výslovne ustanovuje, že v odôvodnení sa uvedú skutočnosti, ktoré boli podkladom pre rozhodnutie, ďalej spôsob, akým sa zhodnotili vykonané dôkazy a ostatné podklady a aj úvahy, ktoré viedli k aplikácii konkrétneho právneho predpisu.“

Je neprípustné, aby si odvolací orgán dotváral skutkové okolnosti pre svoju potrebu rozhodovania a zároveň ich opieral o zákonnú úpravu tak, aby zodpovedali jeho potrebám pre rozhodnutie. Môžeme konštatovať, že odôvodnenie rozhodnutia je založené na jeho subjektívnych domnienkach a predstavách.

**10.) NKÚ po vykonaní kontroly postupu NDS a.s. pri príprave, riadení a financovaní strategických infraštruktúrnych projektov, ktorá bola preverená na prípade projektu stavby diaľnice D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina, vo svojej záverečnej správe konštatuje: „Zmena koncepcie rozšírenia diaľnice D1 zo 6-pruhu so súbežnými komunikáciami na 8-pruh bez súbežných komunikácií nebola v čase výkonu kontroly v súlade s územným plánom BSK“. Zo záverečnej správy NKÚ je jednoznačne zrejmé, že OÚ Bratislava odbor výstavby vo svojom záväznom stanovisku mylne a neoprávnene skonštatoval, že: „predložený návrh zmeny stavby pred dokončením nie je v rozpore s územnoplánovacou dokumentáciou“. Predložený návrh zmeny stavby pred dokončením nie je v súlade s územným plánom ani dnes, nakoľko v súlade s územným plánom BSK by mohol byť iba po zmene záväznej časti územného plánu a časti o verejnoprospešných stavbách územného plánu BSK.**

**11.) Vnútroň list Ministerstva dopravy a výstavby SR, Sekcia výstavby č. 10729/2018/SV/20037 zo dňa 12.03.2018, vo veci žiadosti o vyjadrenie k záväznému stanovisku OU BA OVBP sa uvádza „OU BA OVBP po posúdení zmien v projektovej dokumentácii skonštatoval, že predložený**

**návrh zmeny stavby pred dokončením z koncepcného hľadiska nie je v rozpore s podmienkami právoplatného územného rozhodnutia.“**

**12.) Dňa 03.09.2017 OZ Triblavina podalo Námietky a pripomienky na konanie na zmenu stavby pred dokončením: „Diaľnica D1 Bratislava - Trnava, križovatka Triblavina“ s označením „doplnenie.“ V odôvodnení Rozhodnutia Ministerstva dopravy a výstavby SR č. 04458/2018/SCDPK/17694 zo dňa 14.03.2018 nie sú tieto písomné námietky (doplnenie) vôbec zahrnuté, rozhodnutie ich neuvádza a nevysporiada sa s nimi. Rozhodnutie Ministerstva dopravy a výstavby „sa tvári“, že takéto námietky a pripomienky OZ Triblavina zo dňa 03.09.2017 neboli vôbec doručené.**

**13.) Na strane 13 predmetného Rozhodnutia sa uvádza „Sekcia výstavby ministerstva listom č. 27614/2017/SV/79355 zo dňa 13.11.2017 upozornila, že projektová dokumentácia doložená na špeciálny stavebný úrad bola vyhotovená v októbri 2016 a záväzné stanovisko OU BA OVBP bolo vydané dňa 08.02.2016 a odporučila zabezpečiť aktuálne stanovisko ku konaniu o zmene stavby pred dokončením. Špeciálny stavebný úrad po preverení dátumov uvedených na projektovej dokumentácii priloženej k žiadosti zistil, že niektoré výkresy majú dátum vyhotovenia po 02/2016, a preto listom č. 04458/2018/SCDPK/08257 zo dňa 31.01.2017 požiadal OU BA, OVBP o aktualizovanie záväzného stanoviska k projektovej dokumentácii predloženej v konaní o zmene stavby pred dokončením vydaného podľa § 120 stavebného zákona. OU BA, OVBP listom č. OU-BA-OVBP2-2018/28757/KAZ zo dňa 08.02.2018 potvrdil svoje pôvodné stanovisko č. OU-BA-OVBP2-2016/4024/KAZ dňa 08.02.2016 a skonštatoval, že predložený návrh zmeny stavby pred jej dokončením z koncepcného hľadiska nie je v rozpore s podmienkami právoplatného územného rozhodnutia.**

Odôvodnenie Rozhodnutia neobsahuje skutočnosti ako sa ako odvolací orgán, ústredný orgán štátnej správy s týmto rozporom vysporiadal, čo je podľa nášho názoru jedna z podstatných obligatórnych náležitostí, o ktoré sa musí odvolací orgán opierať, aby výrok rozhodnutia mohol spĺňať prvky preskúmateľnosti.

Po nahliadnutí do spisového materiálu na Ministerstve dopravy a výstavby SR, ktorý slúžil ako podklad pre Rozhodnutie sme zistili, že projektová dokumentácia, ktorá bola doložená na špeciálny stavebný úrad (pôvodná október 2016) bola zamenená za projektovú dokumentáciu, november 2015, spracovateľ spoločnosť Valbek s.r.o., Kutuzovova 11, 8321 03 Bratislava, zodpovedný projektant: Ing. M. Kertes, pričom dopravno kapacitné posúdenie je vyhotovené k dátumu rok 2016. Zo základných predpisov platnej právnej úpravy SR a ani z logického hľadiska nemôže byť dopravno kapacitné posúdenie predložené neskôr ako projektová dokumentácia, respektíve sa prispôsobovať projektovej dokumentácii. Týmto by bola narušená vzájomná logická náväznosť a bol by popretý inštitút

odbornosti, ktorého Ministerstvo dopravy a výstavby SR má byť garantom právnej istoty ako ústredný orgán štátnej správy.

Podľa technického predpisu TP 019, ktorý vydalo Ministerstvo dopravy a výstavby SR dokumentácia stavby je súbor písomností, technických správ a výkresov, ktorý sa vyžaduje podľa platných predpisov; pre cesty to určujú tieto technické predpisy.

Stavbou sa rozumie stavebná konštrukcia, zhotovená stavebnými prácami zo stavebných výrobkov, ktorá je pevne spojená so zemou, alebo ktorej osadenie vyžaduje úpravu podkladu.

3.5 Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP) Účelom DSP je určenie stavby s návrhom jej umiestnenia, členenia, rozmerov a druhu konštrukcií. Táto dokumentácia rieši stavbu ako celok, s prihliadnutím na jej členenie. Spracúva jednotlivé architektonické, technické, ekologické a ekonomické prvky, v rozsahu požadovanom funkciou tejto dokumentácie. Určuje vlastné technické riešenie vrátane nárokov a podmienok na zhotovenie stavby. Základný obsah DSP je určený vyhláškou MŽP č. 453/2000 Z.z. DSP musí obsahovať samostatnú prílohu o plnení podmienok ZS EIA a opatrenia na ochranu životného prostredia s podrobnosťou primeranou stupňu dokumentácie. Názov dokumentácia na stavebné povolenie zodpovedá názvu projektová dokumentácia stavby, podľa vyhlášky. DSP spĺňa podmienky územného rozhodnutia a slúži :

- ako príloha žiadosti o stavebné povolenie,
- na overenie, či zábery stavebníka vyjadrené v dokumentácii na územné rozhodnutie môžu byť realizované pri zabezpečení ochrany celospoločenských záujmov,
- pri jednoduchších stavbách, ktoré určí stavebník sa DSP vypracuje v podrobnostiach dokumentácie na realizáciu stavby.

Pri spracúvaní dokumentácie sa uplatnia najmä :

- podklady a požiadavky stavebníka,
- podmienky územného rozhodnutia,
- dokumentácia na územné rozhodnutie,
- výsledky vlastných a prevzatých prieskumov,
- príslušné technické a právne predpisy a normy,
- všetky zmluvné dojednania.

#### **14.) Špeciálny stavebný úrad sa opakovane nevysporiadal s doručenými záväznými stanoviskami podľa § 140b stavebného zákona:**

Na strane 15 predmetného Rozhodnutia sa uvádza „K námietke Bratislavského samosprávneho kraja uvedeného pod bodom II.8.1 špeciálny stavebný úrad podotýka, že v stavebnom konaní špeciálnemu stavebnému úradu nevyplýva povinnosť zo žiadneho právneho predpisu skúmať, či dokumentácia je v súlade s územným plánom regiónu. Podľa § 62 ods. 1 stavebného zákona v stavebnom konaní stavebný úrad preskúma, či dokumentácia spĺňa zastavovacie podmienky určené územným plánom zóny alebo podmienky územného rozhodnutia. Keďže v tomto prípade povolenie stavby uskutočňuje špeciálny stavebný úrad pre diaľnice (§120 ods. 1 stavebného zákona). Overenie dodania podmienok

určených v územnom rozhodnutí vykonáva príslušný stavebný úrad (§ 120 ods. 2 stavebného zákona), ktorý je v tomto prípade Okresný úrad v Bratislave, odbor výstavby a bytovej politiky.

V bode 8.1 strana 11 predmetného rozhodnutia sa uvádza:

„Na základe uznesenia Zastupiteľstva Bratislavského samosprávneho kraja č. 50/2016 zo dňa 22.04.2016 nesúhlasí s navrhovanou zmenou stavby pred jej dokončením, nakoľko riešenie je v rozpore s platným územným plánom regiónu BSK a žiada, aby investor postupoval v súlade s platným územným plánom regiónu BSK.“

Okresný úrad Bratislava, odbor výstavby a bytovej politiky č. OU-BA-OVBP2-2018/28757/KAZ zo dňa 08.02.2018 potvrdil svoje pôvodné stanovisko, podľa § 120 ods. 2 a v súlade s § 140b stavebného zákona zotrváva na znení pôvodného stanoviska č. OU-BA-OVBP2-2016/4024/KAZ zo dňa 08.02.2016 a konštatuje, že predložený návrh zmeny stavby pred dokončením z koncepcného hľadiska nie je v rozpore s podmienkami právoplatného územného rozhodnutia.

V tejto časti podávame odvolanie proti záväznému stanovisku Okresný úrad Bratislava, odbor výstavby a bytovej politiky č. OU-BA-OVBP2-2018/28757/KAZ zo dňa 08.02.2018, nakoľko je protizákonné a vydané v rozpore s územným plánom regiónu BSK a taktiež s poukazom na § 39a ods. 2 písm. b) stavebného zákona na zabezpečenie súladu urbanistického riešenia a architektonického riešenia stavby s okolitým životným prostredím, najmä na výškové a polohové umiestnenie stavby vrátane odstupov od hraníc a od susedných stavieb, na výšku stavby, prístup a užívanie stavieb osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie, na napojenie siete technického vybavenia, napojenie na pozemné komunikácie, na podiel zastavanej plochy zo stavebného pozemku vrátane požiadaviek na úpravu jeho nezastavaných plôch.

Územno plánovacia dokumentácia, ktorá je podkladom pre vydanie tohto Rozhodnutia povolenia zmeny stavby pred dokončením obsahuje iné údaje, ktoré zodpovedajú inej stavbe, resp. je vydané pre inú stavbu.

Podľa § 120 ods. 2 stavebného zákona špeciálne stavebné úrady postupujú podľa tohto zákona, pokiaľ osobitné predpisy podľa odseku 1 neustanovujú inak, **povoliť stavbu alebo jej zmenu možno len na základe záväzného stanoviska podľa § 140b vydaného miestne príslušným stavebným úradom, ktorý overuje dodržanie podmienok určených v územnom rozhodnutí, na základe uvedeného považujeme Záväzného stanovisko Okresný úrad Bratislava, odbor výstavby a bytovej politiky č. OU-BA-OVBP2-2018/28757/KAZ zo dňa 08.02.2018**

- 15.) Ministerstvo životného prostredia ŽP SR zaslalo záväzné stanovisko č. 1385/2017-1.7/ml zo dňa 09.10.2017 (doručené dňa 16.10.2018), v ktorom konštatuje, že „oznámenie o zmene stavby pred dokončením je z koncepcného hľadiska v súlade so zákonom č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov, s vydaným záverečným stanoviskom, rozhodnutím a opatreniami.“ Uvedené stanovisko nezodpovedá skutočnosti, nakoľko podmienky, ktoré boli súčasťou Záverečného stanoviska č. 9785/2009-3.4/ml zo dňa 31.5.2010 vydaného v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. k predmetnej navrhovanej činnosti neboli dodržané. Konkrétne nebola dodržaná

podmienka č. 3: „Vypracovať plán organizácie dopravy počas výstavby, ktorý určí trasy prevozov materiálov pre staveniskovú dopravu tak, aby sa v maximálnej miere uskutočňovala na telese kolektorov a čo najmenej zaťažovala okolitú cestnú sieť. Plán staveniskovej dopravy prerokovať so všetkými dotknutými obcami. Zabezpečiť bezpečnosť a plynulosť premávky na príľahlých komunikáciách a opravu komunikácií poškodených dopravou stavebného materiálu.“

Plán staveniskovej dopravy nebol prerokovaný s dotknutými obcami a nebola dodržaná podmienka č. 3 Záverečného stanoviska.

16.) Ministerstvo životného prostredia ŽP SR zaslalo záväzné stanovisko č. 1385/2017-1.7/ml zo dňa 09.10.2017 (dorúčené dňa 16.10.2018), v ktorom konštatuje, že „oznámenie o zmene stavby pred dokončením je z koncepcného hľadiska v súlade so zákonom č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov, s vydaným záverečným stanoviskom, rozhodnutím a opatreniami.“ Uvedené stanovisko nezodpovedá skutočnosti, nakoľko podmienky, ktoré boli súčasťou Záverečného stanoviska č. 9785/2009-3.4/ml zo dňa 31.5.2010 vydaného v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. k predmetnej navrhovanej činnosti neboli dodržané. Konkrétne nebola dodržaná podmienka č. 20: „Pre ďalší stupeň projektovej prípravy vypracovať aktualizáciu dopravnej analýzy a prognózy intenzity dopravy na samotnom telese diaľnice, kolektoroch a vetvách diaľničných križovatiek so zohľadnením súčasného aj výhľadového územného rozvoja širšieho okolia v dotknutom území. Výsledky dopravnej analýzy a prognózy doplniť grafickým znázornením.“

Pri vypracovaní dopravnej analýzy a prognózy neboli zohľadnené stavby, na ktoré bolo vydané územné rozhodnutie a stavby, na ktoré bola spracovaná EIA, resp. údaje boli skreslené tak, aby dopravná analýza vyšla. Tým nebola dodržaná podmienka č. 20 zo Záverečného stanoviska EIA. nižšie uvádzame prehľad stavieb, ktoré neboli zahrnuté do dopravnej analýzy.

Tab. Porovnanie vstupov použitých do dopravno-kapacitného posúdenia križovatky Triblavina firmou VÚD a skutočných rozvojových lokalít podľa pripravovaných projektov:

Názov priemyselného parku	Podľa prieskumu VÚD		Skutočnosť podľa platných pripravovaných projektov	
	spolu plocha m <sup>2</sup>	zastavaná plocha (haly+budovy) m <sup>2</sup>	spolu plocha m <sup>2</sup>	zastavaná plocha (haly+budovy) m <sup>2</sup>
Logistický areál Farná	394 967	141 500	394 967	141 500
Logistický park Ivanka pri Dunaji 3	0	0	241 166	72 350
Vedecko-výskumné centrum	66 940	11 802	66 940	11 802

Názov priemyselného parku	Podľa prieskumu VÚD		Skutočnosť podľa platných pripravovaných projektov	
Logistické centrum Triblavina	262 972	89 560	262 972	89 560
Logistic park Triblavina	582 500	253 750	582 500	253 750
Autolandia Triblavina	30 843	5 685	30 843	5 685
Skladová hala Triblavina	22 033	6 165	22 033	6 165
Mountpark (Šakoň)	0	0	305 954	119 756
Zmiešané územie, zóna Bernolákovo - západ: Varianty využitia územia	0	0	461 592	57 530
Bernolákovo - Dolný Háj	0	0	107 000	46 900
Logistické centrum TMS - MONTYS - exist	0	0	13 000	7 000
Logistické centrum pošty - distribúcia	0	0	61 940	9 553
Skladové haly PROFINAL	0	0	39 700	18 592
Priemyselná zóna Jakubec Peter	0	0	81 008	28 353
Logistický park Ružinovská s.r.o.	0	0	80 000	28 000
Logisticko priemyselný park Mitan Invest s.r.o.	0	0	80 000	28 000
Priemyselný park Hormann s.r.o.	0	0	42 000	14 700
Logistický park Dráčík s.r.o.	0	0	20 000	7 000
Logistický park Jupal sťahovanie	0	0	2 977	1 042
Priemyselný park Concrete s.r.o.	0	0	3 300	1 155
priemyselná zóna Rompf	0	0	3 123	1 093
priemyselná zóna WebTax s.r.o.	0	0	3 239	1 134
Logistický park Vienna Gate Group a.s.	0	0	3 067	1 073
logistický park Ing. Igor Spáčil	0	0	2 952	1 033
Logisticko priemyselný park Europolis D61 Logistics s.r.,o.	0	0	266 823	93 388
Logistický park Tromf a.s.	0	0	66 585	23 305
logistický park Triblavina Bussines Center s.r.o.	0	0	109 923	38 473
logistický park IHCC s.r.o.	0	0	19 841	6 944
Logisticko priemyselný park MCST a.s.	0	0	53 553	15 437
Logistické centrum PAM s.r.o.	0	0	6 784	2 091



Názov priemyselného parku	Podľa prieskumu VÚD		Skutočnosť podľa platných pripravovaných projektov	
logisticko priemyselný park CAT VET s.r.o.	0	0	6 168	2 159
<b>Celková plocha priemyselných parkov</b>	<b>1 360 255</b>		<b>3 441 950</b>	<b>Spolu 2 081 695</b>
<b>Zastavaná plocha priemyselných parkov</b>		<b>508 462</b>		<b>1 134 523</b> <b>Spolu 626 061</b>

Nezahrnuté priemyselné parky  
v dopravno-kapacitnom  
prieskume firmy VÚD spolu  
celková plocha: 2 081 695  
m2 t.j. 208,2 ha

Nezahrnutá zastavaná plocha  
v dopravno-kapacitnom  
prieskume firmy VÚD pre haly a  
budovy: 626 061  
m2 t.j. 62,6 ha

Obr. Mapa rozvojových území, ktoré boli vzaté v úvahu pri vypracovaní dopravno-kapacitného prieskumu (oranžové) a ktoré boli pri dopravnom posúdení odignorované (červeným).



17.) Ministerstvo životného prostredia ŽP SR zaslalo záväzné stanovisko č. 1385/2017-1.7/ml zo dňa 09.10.2017 (doručené dňa 16.10.2018), v ktorom konštatuje, že „oznámenie o zmene stavby pred dokončením je z koncepcného hľadiska v súlade so zákonom č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov, s vydaným záverečným stanoviskom, rozhodnutím a opatreniami.“ Uvedené stanovisko nezodpovedá skutočnosti, nakoľko podmienky, ktoré boli súčasťou Záverečného stanoviska č. 9785/2009-3.4/ml zo dňa 31.5.2010 vydaného v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. k predmetnej navrhovanej činnosti neboli dodržané. Konkrétne nebola dodržaná podmienka č. 37. „Zabezpečiť priebežný monitoring predmetného úseku diaľnice z hľadiska frekvencie kolízií a vplyvu dopravy na okolité biotopy a živočíchy, vrátane kritériových druhov vtákov a na základe výsledku monitoringu v prípade potreby navrhnúť a realizovať ďalšie opatrenia v súčinnosti s orgánmi ochrany prírody. Monitoring uskutočniť jeden rok pred výstavbou, počas výstavby a minimálne jeden rok po uvedení stavby do prevádzky.“

Na križovatke Triblavina prebiehala po celý čas extenzívna stavebná činnosť, no monitoring nebol vykonávaný. nebola splnená podmienka č. 37 Záverečného stanoviska č. 9785/2009-3.4/ml zo dňa 31.5.2010 vydaného v zmysle zákona č. 24/2006

Ing. Mária Hudáková, A.Dubčeka 1, 903 01 Senec

Na základe vyššie uvádzaných skutočností týmto podávam rozklad proti rozhodnutiu ústredného orgánu štátnej správy Ministerstva výstavby a regionálneho rozvoja SR Rozhodnutie – povolenie zmeny stavby pred dokončením č. 04458/2018/SCDPK/17694 zo dňa 14.03.2018 pre stavbu: „Diaľnica D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina“, nakoľko rozhodnutie Ministerstva dopravy a výstavby SR je v rozpore s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi a ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi Slovenskej republiky, medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná, ako aj s právom Európskej únie.

S pozdravom

Ing. Mária Hudáková

