

OZ Malé Karpaty, Továrenská 1, Veľké Leváre
RNDr. Anna Zemanova, Koncová 25 Bratislava

Ministerstvo dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja SR
Odbor pozemných komunikácií
Námestie slobody č. 6
810 05 Bratislava

Bratislava, 31.12.2012

Vec: Spoločné stanovisko k Správe o posudzovaní strategického dokumentu „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných komunikácií – Doplnok č. 3“

Po preštudovaní si Správy o posudzovaní strategického dokumentu „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných komunikácií – Doplnok č. 3“ (ďalej len „Správa“ alebo „Doplnok č.3“), Vám zasielame nasledovné stanovisko:

1. Samostatným stanoviskom sme sa vyjadrili k Oznámeniu o strategickom dokumente a k Rozsahu hodnotenia a konštatujeme, že spracovateľ Správy sa nevysporiadal s našimi pripomienkami a v Správe nezodpovedal na vznesené požiadavky a námietky.

2. Podľa Správy o potrebe výstavby diaľnice D4 bolo rozhodnuté uznesením vlády č. 162/2001 z roku 2001, ktorým do siete diaľnic bol zahrnutý 3 km úsek D4 – štátna hranica Rakúsko / SR Bratislava (Jarovce) – križovatka s D2 s uvedením, že pokračovanie je možné v ďalekom výhlade v trase nultého okruhu Bratislavy. Tým, že do siete diaľnic bol zahrnutý len 3 km úsek je zrejmé, že o spoločenskej požiadavke sa malo rozhodovať neskôr, pričom z jednou z alternatív bola možnosť trasy v koridore nultého okruhu. Z uvedeného vyplýva, že predmetné **uznesenie vlády nie je** rozhodnutím o trasovaní diaľnice D4 v trase nultého okruhu Bratislavy.

3. Správa, ako strategický dokument má byť predložená na schválenie Vláde SR. Vzhľadom na to, že výstavba diaľnice by bola verejnou investíciou, tak príprava a realizácia takejto investície je prípustná len vtedy, **ak sa štandardnými postupmi preukáže ich ekonomická efektívnosť**. Určujúcim vstupom pre ekonomické výpočty je dopravný rozbor resp. prognóza dopravných intenzít. Ako zainteresovaná verejnosť sme opakovane požadovali doloženie účelnosti a opodstatnenosti trasy navrhovanej diaľnice D4, a to na základe reálnych dopravných analýz. Požiadavka na doloženie ekonomického prepočtu realizácie jednotlivých úsekov a zdôvodnenie ekonomickej naliehavosti Doplnku č. 3 z národných zdrojov má byť aj súčasťou kapitoly X. Správy – Informácia o ekonomickej náročnosti. Požadovali sme analýzu podielu tranzitnej a mestskej dopravy, ako aj osobnej a nákladnej dopravy, včítane podrobnejšej analýzy smerovania.

4. Ako jeden z cieľov Doplnku č. 3 sa uvádza aj odľahčenie dopravy v hlavnom meste SR Bratislave. Dopravná situácia v hlavnom meste je komplikovaná, avšak žiadnymi dopravnými

analýzami nebolo podložené, že výstavba diaľnice D4 doprave v meste pomôže a taktiež nebolo deklarované, že prejazd po diaľnici nebude spoplatnený, aby mohol slúžiť aj ako mestská komunikácia, tzv. nultý okruh mesta. Absenciu relevantných aktuálnych dopravných analýz potvrdzuje aj stanovisko Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR č. 13550/2012/SZEÚ/z.31475 zo dňa 31.5.2012 ku Konceptu územného plánu BSK kde sa uvádza, cit: „**MDVRR SR nemá poznatky o tom, že by bol na území BSK zrealizovaný smerový dopravný prieskum**, z ktorého by bolo možné zistiť, aký je podiel tranzitnej dopravy, a aká časť z nej prúdi medzi úsekmi D1 a D2, oddelenými masívom Malých Karpát. Zrealizovanie takéhoto prieskumu by výrazne pomohlo v hľadaní odpovede na otázku, či cestné prepojenie cez Malé Karpaty má vyriešiť tranzitnú, alebo v ešte významnejšej miere zdrojovú, cieľovú a dokonca aj vnútromestskú dopravu hlavného mesta SR.“.

5. V Správe sa uvádza história navrhovanej odporúčanej trasy D4. Ako argument sa uvádza, že trasa je zakreslená v aktuálnych územnoplánovacích dokumentoch. Túto skutočnosť treba vnímať v historicko-spoločenskom kontexte ako dôsledok politických rozhodnutí a nie výsledok aktuálnych dopravných štúdií a analýz.

6. V Správe sa opakovane uvádza, že diaľnica D4 výrazne pomôže riešiť dopravné problémy a, že cieľom Správy je len spresnenie jej umiestnenia a nie preukázanie jej opodstatnenosti ani hľadanie alternatív, ktoré by nezasahovali do národnej a európskej sústavy chránených území. Zdôrazňujeme, že nie je preukázaný opisovaný účel Doplnku č. 3, a to verejná požiadavka na medzinárodné prepojenie s Čechami, Rakúskom, odklonenie tranzitu a časti cieľovej dopravy do Bratislavy a riešenie neúnosných dopravných problémov v Bratislave. Cieľom výstavby diaľnic na Slovensku nemá byť riešenie regionálnej, respektíve dopravnej obslužnosti regiónu. Diaľnica je cestná komunikácia na dopravné spojenie medzi dôležitými centrami štátneho a medzinárodného významu, smerovo rozdelená, s obmedzeným prístupom, s obmedzeným pripojením, vyhradená na premávku motorových vozidiel s určenou povolenou rýchlosťou podľa osobitného predpisu, jej križovanie a križovatky s ostatnými komunikáciami sú len mimoúrovňové. Diaľnica je spoplatnenou komunikáciou, a preto len v obmedzenej miere slúži pre mestskú, resp. regionálnu dopravu. **Je málo pravdepodobné, že by navrhovaná diaľnica D4, s najdlhším tunelom na Slovensku, bola prístupná bez spoplatnenia, o čom svedčí aj aktuálne zamietavé stanovisko ministerstva k zrušeniu spoplatneného úseku diaľnice D2 Bratislava – Stupava a križovatky Stupava.**

7. Správa vychádza vo viacerých častiach z posudzovaných variantov vypracovaných z predchádzajúcich správ EIA. Napriek tomu, že závery a odporúčania z posudzovania EIA sú zamietavé, napríklad tunel Karpaty sa v záverečnom stanovisku neodporúča v posudzovanom koridore, je trasa D4 v Správe opakovane umiestňovaná do namietaného priestoru, a to bez doloženia vysvetlenia. Obdobná skutočnosť sa týka aj úsekov Jarovce – Ivanka a štátna hranica – Stupava, kde dochádza k priamemu zásahu do území s výskytom prioritných biotopov a druhov. Správa opomína posúdenie vplyvu na chránené územie európskeho významu SKUEV0279 Šúr, vplyv na ktoré bolo identifikované a potvrdené v rámci procesu EIA v stanovisko Štátnej ochrany prírody. Severný úsek je umiestnený do trasy migračného koridoru Malé Karpaty – Šúr, pričom okrem ochranných bariér okolo diaľnice Správa nepoukazuje na zánik migračného biokoridoru a nenavrhuje žiadne alternatívy. Napriek tomu, že diaľnica v Doplnku 3 prechádza chránenými územiami a migračnými koridormi, nenavrhuje žiadne alternatívy alebo

kompenzačné opatrenia, okrem oplotenia a zábran proti migrácii zvierat. Obmedzením migrácie zvierat diaľnicami dochádza k zníženiu počtu kríženia schopného počtu jedincov daného druhu pod kritickú úroveň na zachovanie nedegenerovaného genofondu. Takýto postoj spracovateľa Správy **je v rozpore s cieľmi a úlohou legislatívy v oblasti životného prostredia, ako aj preventívnej starostlivosti o životné prostredie.**

8. Za metodicky nesprávne považujeme štatistické hodnotenie vplyvov na chránené územia, pri ktorom sa spracovateľ obmedzil výlučne na priamy záber dotknutého chráneného územia výstavbou. V Správe sa uvádza, že dôjde k priamemu nepriaznivému vplyvu na územia sústavy chránených území, avšak nepreukazuje mieru vplyvu na ich integritu z pohľadu cieľov ich ochrany. V Správe **absentuje komplexný environmentálny pohľad vplyvu diaľnice ako bariéry** pre migrujúcu zver, narušenie biokoridorov a štiepenie súvislých chránených území. Tým nie sú správne identifikované nároky na ďalšiu prípravu investície a na vyvolané investície.

9. Podľa zákona, o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, ak sa na príslušnom území vyskytujú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, strategický dokument možno schváliť len z takých naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sa týkajú verejného zdravia, verejnej bezpečnosti alebo priaznivých dôsledkov zásadného významu na životné prostredie, alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými dôvodmi vyššieho verejného záujmu. **Správa nepreukázala naliehavé dôvody vyššieho verejného záujmu**, pre ktoré odporúča umiestnenie diaľnice D4 do trasy nultého okruhu a napriek tomu odporúča Vláde SR dokument schváliť.

10. Bratislavský samosprávny kraj v rámci prípravy nového územného plánu spracoval Územný generel dopravy BSK, ktorý na základe dostupných informácií **nepreukázal spoločenskú požiadavku na tranzitnú diaľničnú dopravu v smere západ – východ**. Spracovateľ Správy neaplikoval najnovšie a najaktuálnejšie zistenia a bez podkladov predkladá tvrdenia, ktoré nemajú dopravné podklady, respektíve najaktuálnejšie nevyužíva.

11. **Správa sa vyznačuje množstvom nepresností**, napríklad letisko Vajnory bolo zrušené v roku 2007 a ďalších podhodnotení vplyvov na krajinu, horninové prostredie, prúdenie podzemných vôd, migračné koridory, synergiu negatívnych vplyvov, napríklad hlučnosť. Tieto nepresnosti spochybňujú úplnosť a správnosť posúdenia vplyvov na životné prostredie Doplnku č.3.

12. Ako **nedostatočne spracované** považujeme vplyv na horninové prostredie a zmeny hydrogeologického režimu, pričom v trase je navrhovaný najdlhší tunel na Slovensku umiestňovaný do seizmicky aktívnej oblasti, nedostatočne rieši vplyv emisií z dopravy a kumuláciu hluku, ktorý významne pribudne v lokalitách v trase Doplnku č. 3.

13. **Spracovateľ odporúča Variant 1, ktorého výber nie je doložený dopravnými analýzami a ani spoločenskou požiadavkou verejného záujmu. Neexistujú relevantné dopravné prieskumy, čo potvrdzuje aj stanovisko Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR č. 13550/2012/SZEÚ/z.31475 zo dňa 31.5.2012 ku Konceptu územného plánu BSK.** Bez ohľadu na to, že neexistujú relevantné dopravné analýzy sa ako argument k odporúčaniam vybraného variantu poukazuje na dopravné hľadisko. Pri Variante 2 spracovatelia uvádzajú, že posudzovanému variantu chýba logické zdôvodnenie, avšak to nie je uvedené ani pri jednom z

variantov. Logické zdôvodnenie celého Doplnku č. 3 je jednou z požiadaviek pripomienkujúcich strán k Oznameniu a Rozsahu hodnotenia. **Posúdenie Variantu č. 3 (tunelové prepojenie Lamač – Krasňany) nebolo, podľa spracovateľa Správy, hodnotené z dôvodu, že variant nebol dostatočne opísaný. Túto úlohu však mal vyriešiť práve posudzovaný strategický dokument.** Spracovateľ nevyužil aktuálny územnoplánovací podklad k novému UPN BSK, Územný generel BSK 2012, ktorý predmetný dopravný ťah podrobne opisuje. Zatriedenie dopravného ťahu by malo následne vyplývať z dopravných analýz a celospoločenskej požiadavky a nie naopak.

14. Ako jeden z ďalších argumentov zdôvodnenia požiadavky na Doplnok č. 3 sa uvádza napojenie na rýchlostnú cestu S8, ktorá by, podľa spracovateľov Správy, mala mať už pomerne konkrétny návrh. Uvedené však spochybňuje stanovisko Spolkového ministerstva poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, životného prostredia a vodného hospodárstva Rakúskej republiky zo dňa 3.5.2011. Je prekvapivé, že napriek zdržanlivému postoju Rakúskej strany k prepojeniu diaľničnej siete rýchlostnou komunikáciou S8 sa v strategickom dokumente ako prvý argument poukazuje na tento účel medzinárodného prepojenia. V zmysle zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie je diaľnica činnosťou presahujúcou štátne hranice, **a preto by mala byť v rámci posudzovania strategického dokumentu oslovená aj Rakúska strana.** Povinnosť spoločného hodnotenia vplyvov na životné prostredie nevyplýva z medzinárodných dohovorov, avšak je logickou požiadavkou, vzhľadom na to, že dopravné väzby priamo zasahujú spoločnú sústavu chránených území. Vláda SR by nemala pristúpiť ku schvaľovaniu Doplnku č. 3 bez spoločného hodnotenia vplyvov na životné prostredie a podloženia celospoločenskej požiadavky oboch susediacich štátov.

15. **Zásadne namietame** názor spracovateľa uvedený na strane 134 Správy, že vplyvy Doplnku č. 3 strategického dokumentu, ktoré bolo možné predpokladať v rámci etapy posudzovania strategického dokumentu (SEA), nie sú takého charakteru, ktoré by spôsobili závažný vplyv na životné prostredie dotknutého územia a ktoré by bránili jeho schváleniu. Náš nesúhlas zdôrazňujeme aj tým, že správa nenapĺňa požiadavky stanoveného Rozsahu hodnotenia a pripomienok Ministerstva životného prostredia SR a verejnosti k nemu.

S pozdravom

Dušan Stateľov
predseda oz Malé Karpaty

RNDr. Anna Zemanova