

KRAJSKÝ SÚD V BRATISLAVE

Záhradnícka 10

813 66 Bratislava

ELEKTRONICKY

Žalobca: **Cyklokoalícia**, so sídlom Partizánska 7162/2, 811 03 Bratislava-Staré Mesto, Slovenská republika, IČO: 31800394, občianske združenie zapísané v registri občianskych združení Ministerstva vnútra Slovenskej republiky pod registračným číslom VVS/1-900/90-15670

(ďalej ako „Žalobca“)

zastúpená advokátskou kanceláriou TaylorWessing e/n/w/c advokáti s. r. o., so sídlom Panenská 6, 811 03 Bratislava, IČO: 35 905 832, zapísanou v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, oddiel: Sro, vložka č.: 33669/B

tel.: 02/5263 2804, e-mail: bratislava@taylorwessing.com

Žalovaný: **Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky**, so sídlom Námestie Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava, IČO: 42 181 810

(ďalej ako „Žalovaný“)

Správna žaloba podľa ust. § 6 ods. 2 písm. a) zákona č. 162/2015 Z.z. Správneho súdneho poriadku (ďalej ako „SSP“) a návrh na priznanie odkladného účinku vo veci

Prílohy:

- a) internetový výpis Žalobcu z registra občianskych združení
- b) internetový výpis z obchodného registra právneho zástupcu Žalobcu
- c) plnomocenstvo udelené Žalobcom
- d) osvedčenie právneho zástupcu Žalobcu pre daň z pridanej hodnoty
- e) ostatné podľa textu

(listinné dôkazy predkladáme súdu vo fotokópiách, pokiaľ nie je uvedené inak)

V zmysle ustanovenia § 4 ods. 2, písm. c) zákona č. 71/1992 Zb. o súdnych poplatkoch a poplatku za výpis z registra trestov v platnom znení sú ekologické organizácie oslobodené od súdnych poplatkov.

1. ÚČASTNÍCI

Žalobca je občianskym združením, ktorého cieľom je v zmysle stanov okrem iného aj ochraňovanie životného prostredia (čl. II bod 1 písm. h) stanov Žalobcu).

Žalovaný je ústredným orgánom štátnej správy pre tvorbu a ochranu životného prostredia,¹ ktorý vykonáva štátnu správu starostlivosti o životné prostredie v rozsahu ustanovenom osobitnými predpismi, vrátane zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení (ďalej ako „Zákon“). Žalovaný je v zmysle Zákona ústredným orgánom štátnej správy v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Dôkaz:

- a) Stanovy Žalobcu;

2. SKUTKOVÝ STAV

Žalovaný začal dňa 24. júla 2017 konanie podľa ust. § 22 a nasl. Zákona na základe navrhovanej činnosti - zámeru navrhovateľa WOAL s. r. o., so sídlom Hodžovo námestie 2, 811 06 Bratislava, IČO: 35 910 755, zapísanej v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, Oddiel: Sro, vložka č.: 34103/B (ďalej ako „Navrhovateľ“), označeného ako „Polyfunkčný blok CPR-A“ (ďalej ako „Zámer“).² Zámer predpokladal, že stavba bude napojená na cyklistickú infraštruktúru mesta Bratislava v smere: Karlova Ves – centrum mesta.³

Dňa 15. novembra 2017 vydal Žalovaný rozsah hodnotenia č. 6774/2017-I.7./ak (55491/2017) (ďalej ako „Rozsah hodnotenia“) Navrhovanej činnosti, v rámci ktorého určil nasledovné varianty riešenia Navrhovanej činnosti:

- nulový variant (stav, ktorý by nastal, ak by sa Navrhovaná činnosť neuskutočnila);
- variant riešenia navrhovanej činnosti uvedený v Zámere (ide o tzv. Variant č. 1 podľa Správy o hodnotení);
- variant, v ktorom sa namiesto zmiešaného pohybu cyklistov a chodcov navrhne oddelený pohyb chodcov a cyklistov pozdĺž Dunaja **s parametrami v zmysle platných technických predpisov a noriem v súlade s platným Územným plánom hl. mesta SR Bratislavy a s platnou metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov** (hl. mesto SR Bratislava), a v ktorom sa tiež uplatní línia aktívneho 1-2 podlažného parteru zo strany nábrežia bez umiestňovania funkcie bývania v parteri, s dominantnou náplňou občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu v celej stavbe v súlade s Územným plánom hl. mesta SR Bratislavy a s plnohodnotnou verejne prístupnou zeleňou najmä stromového charakteru v zmysle požiadaviek hl. mesta SR Bratislavy (ide o tzv. Variant č. 2 podľa Správy o hodnotení);

¹ §16 zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v platnom znení a § 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 platnom znení.

² Predmetom Navrhovanej činnosti – Zámeru je stavba samostatne stojaceho komplexu budov CPR-A (ďalej ako „Navrhovaná činnosť“), ktorý je súčasťou väčšieho územia s funkčným využitím občianskej vybavenosti a bývania, označovaného súhrnne ako CPR (ďalej ako „CPR“). V rámci širšieho územia bude celkovo zástavba územia pozostávať z troch hlavných stavieb – polyfunkčných blokov CPR-A, CPR-B a CPR-C, umiestnených v troch urbanistických celkoch označených A, B a C.

³ Zámer, str. 15.

- variant, v ktorom Navrhovateľ navrhne vlastné riešenie oddeleného pohybu chodcov a cyklistov **v zmysle platných technických predpisov a noriem v súlade s platným Územným plánom hl. mesta SR Bratislavy a s platnou metodikou dopravnokapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov** (hl. mesto SR Bratislava) (ide o tzv. Variant č. 3 podľa Správy o hodnotení).

Podľa bodu 2.1.1 Rozsahu hodnotenia Navrhovateľ zabezpečí vypracovanie správy o hodnotení vplyvov Navrhovanej činnosti na životné prostredie (ďalej ako „Správa o hodnotení“), pričom podľa bodu 2.2.14 Rozsahu hodnotenia bola stanovená špecifická požiadavka na vyhodnotenie kapacity cyklotrás.

Navrhovateľ v Správe o hodnotení⁴ v bode A.II.10 navrhol riešenie cyklistickej dopravy v jednotlivých variantoch nasledovne (všetky varianty hovoria o tom, že **cyklotrasa na Dvořákovom nábreží je súčasťou Medzinárodnej moravskodunajskej cyklotrasy (MMDC)**, ktorá začína na ľavobrežnej strane Dunaja pod Mostom SNP a pokračuje nábrežím popri Karloveskej zátoke a Devínskej ceste do Devína a pozdĺž rieky Moravy na Záhorie a do Českej republiky):

- **Variant č. 1 (ďalej ako „Variant č. 1“)**

Podľa Navrhovateľa priestor CPR bude slúžiť ako cieľ nielen pre chodcov, ale aj pre cyklistov a preto považuje za dôležité na promenáde umožniť ich pohyb. Súčasne však považuje za potrebné obmedziť rýchlosť jazdy cyklistov, aby bol zabezpečený bezpečný pohyb všetkých osôb v danom priestore. **Variant č. 1 tak rieši zmiešaný pohyb chodcov a cyklistov na promenáde, pričom na zvýšenie bezpečnosti na Dvořákovom nábreží – promenáde od mostu Lafranconi po most SNP navrhuje Navrhovateľ upraviť organizáciu dopravy tak, že sa v tomto priestore zriadi zóna so zmiešaným pohybom chodcov a cyklistov.** Športoví a rekreační cyklisti môžu využívať pre rýchlejšiu jazdu rýchlejšiu trasu na pravom brehu Dunaja – cyklistickú cestu na hrádzi.

- **Variant č. 2 (ďalej ako „Variant č. 2“)**

Variant č. 2 hovorí o tom, že v priestore promenády v úseku CPR bude cyklistická trasa vytvorená **ako segregovaná cyklotrasa umiestnená s vyznačenými cyklistickými pruhmi v oboch smeroch vedľa nábrežného múrika**, pričom chodci budú využívať **zostávajúcu časť** promenády.

- **Variant č. 3 (ďalej ako „Variant č. 3“)**

Variant č. 3 (podobne ako Variant č. 1) **predpokladá zmiešaný pohyb chodcov a cyklistov na promenáde, pričom na zvýšenie bezpečnosti na Dvořákovom nábreží – promenáde od mostu Lafranconi po most SNP navrhuje Navrhovateľ upraviť organizáciu dopravy tak, že sa v tomto priestore zriadi zóna so zmiešaným pohybom chodcov a cyklistov.**

Na rozdiel od Variantu č. 1, Variant č. 3 navrhuje, aby športovo-rekreační cyklisti a cyklisti, ktorí sa cielene a pravidelne presúvajú a využívajú bicykel ako dopravný prostriedok, **využívali cyklotrasu na komunikácii Nábrežie arm. Gen. Ludvíka Svobodu (ďalej ako „NAGLS“)** v úseku **most Lafranconi – Šafárikovo nám. s cieľom presunutia časti cyklistov na komunikáciu NAGLS.** Pre umožnenie vedenia cyklotrasy v komunikácii pred

⁴ Správa o hodnotení bola vypracovaná spoločnosťou IVASO, s.r.o. Pezinok v období november 2017 až september 2018.

CPR bude cyklotrasa trasovaná v rámci komunikácie NAGLS, pričom navrhované riešenie počíta so zúžením jazdných pruhov na **3 m, čím sa umožní vytvorenie cyklistického pásu o šírke 1 m na pravej aj ľavej strane komunikácie NAGLS**. Na pravej strane komunikácie pozdĺž stavieb CPR bude cyklistický pruh trasovaný medzi pravým jazdným pruhom a odbočovacím pruhom.

Súčasťou Správy o hodnotení ako príloha P3 je aj Vyhodnotenie vedenia a kapacity navrhovaných cyklotrás vypracované spoločnosťou DOTIS Consult spol. s r.o., so sídlom Budatínska 1, 850 01 Bratislava, Slovensko, IČO: 35897112 (ďalej ako „Vyhodnotenie cyklotrás“).

Žalovaný dňa 4.októbra 2019 vydal na podklade Rozsahu hodnotenia, Správy o hodnotení záznamov z verejného prerokovania Navrhovanej činnosti, stanovísk k Správe o hodnotení a odborného posudku záverečné stanovisko č. 311/2019-1.7/ak zo dňa 4. októbra 2019, ktorým vyslovil súhlas s realizáciou Navrhovanej činnosti za podmienok podľa kapitoly VI.3 Záverečného stanoviska a ktorým súčasne odsúhlasil Variant č. 1 (ďalej aj ako „Záverečné stanovisko“).

Žalobca podal v zákonom stanovenej lehote proti Záverečnému stanovisku rozklad, v ktorom okrem iného napadol Variant č. 1 ako variant v rozpore s Vyhodnotením cyklotrás, neodbornú úroveň spracovania Záverečného stanoviska, rozpor Variantu č. 1 a Variantu č. 3 s územnoplánovacou dokumentáciou a rozpor jednotlivých variantov s technickými normami (STN) (ďalej ako „Rozklad“).

Rozhodnutím zo dňa 19. marca 2020 č. 10293/2020 (č. sp.: 5995/2020-1.1), minister dopravy a výstavby Slovenskej republiky, poverený riadením Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky zamietol Rozklad Žalobcu a potvrdil Záverečné stanovisko (ďalej ako „Rozhodnutie“).

Rozhodnutie bolo zverejnené na stránke enviroportal.sk dňa 30. marca 2020 a v rovnaký deň bolo doručené aj Žalobcovi.

Dôkaz:

- b) Rozsah hodnotenia Žalovaného č. 6774/2017-1.7./ak (55491/2017) zo dňa 15.novembra 2017;
- c) Správa o hodnotení vypracovaná spoločnosťou IVASO, s.r.o. Pezinok v období november 2017 až september 2018;
- d) Vyhodnotenie vedenia a kapacity navrhovaných cyklotrás vypracované spoločnosťou DOTIS Consult spol. s r.o.;
- e) Záverečné stanovisko Žalovaného č. 311/2019-1.7/ak zo dňa 4. októbra 2019;
- f) Rozklad Žalobcu k Záverečnému stanovisku;
- g) Rozhodnutie ministra dopravy a výstavby Slovenskej republiky, povereného riadením Ministerstva životného prostredia, č. 10293/2020 (č. sp.: 5995/2020-1.1) zo dňa 19. marca 2020;

3. PRÍPUSTNOSŤ ŽALOBY

Podľa ust. § 10 SSP sú na konanie a rozhodovanie v správnom súdnictve príslušné krajské sudy, pokiaľ SSP neustanovuje inak. Vecne a miestne príslušným je preto v tomto prípade Krajský súd v Bratislave.

Podľa § 2 SSP sa: „Každý, kto tvrdí, že jeho práva alebo právom chránené záujmy boli porušené alebo priamo dotknuté rozhodnutím orgánu verejnej správy, opatrením orgánu verejnej správy, nečinnosťou orgánu verejnej správy alebo iným zásahom orgánu verejnej správy, sa môže za podmienok ustanovených týmto zákonom domáhať ochrany na správnom súde.“

Správnu žalobu proti rozhodnutiu orgánu verejnej správy je podľa § 178 ods. 3 SSP oprávnená podať aj **zainteresovaná verejnosť, ak tvrdí, že tým bol porušený verejný záujem v oblasti životného prostredia.**

Podľa ust. § 42 ods. 1 SSP, pokiaľ má zainteresovaná verejnosť právo podľa osobitného predpisu na účasť v administratívnom konaní vo veciach životného prostredia, je oprávnená (okrem iného) na podanie správnej žaloby podľa ust. § 6 ods. 2 písm. a) SSP.

SSP pod „zainteresovanou verejnosťou“ rozumie zainteresovanú aj dotknutú verejnosť. Žalobca je v postavení „dotknutej verejnosti“ podľa ust. § 3 písm. s) Zákona, pričom podľa ust. § 24 ods. 2 Zákona má Žalobca postavenie účastníka v konaniach podľa tretej časti Zákona (posudzovanie navrhovaných činností).

Vzhľadom na vyššie uvedené je zrejmé, že

- Žalobca má postavenie zainteresovanej verejnosti podľa ust. § 42 ods. 1 SSP;
- Žalobca má podľa ust. § 24 ods. 2 Zákona právo na účasť na administratívnom konaní;
- administratívne konanie podľa predchádzajúceho bodu je vedené vo veci životného prostredia.

Z uvedeného dôvodu je Žalobca aktívne legitimovaným subjektom na podanie správnej žaloby podľa ust. § 6 ods. 2 písm. a) SSP v súlade s ust. § 42 ods. 1 písm. a) SSP.

Žalovaný je orgán verejnej správy, ktorý rozhodol v poslednom stupni (§180 ods. 2 SSP).

Podľa § 181 ods. 3 je lehota na podanie žaloby **dva mesiace** od právoplatnosti rozhodnutia alebo vydania opatrenia orgánu verejnej správy.

4. ŽALOBNÉ BODY

4.1. Rozpor s rozhodnutím primátora č. 15/2014

Rozhodnutím primátora č. 15/2014 (ďalej ako „Rozhodnutie primátora“) bola ako príloha k predmetnému rozhodnutiu vyhlásená Metodika dopravnokapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov (ďalej ako „Metodika“).

V zmysle bodu 4.14 Metodiky: „*Riešenie nemotoristickej dopravy musí zohľadňovať predpokladané, resp. žiadané počty cyklistov a chodcov v riešenom území a úmerne tomu **proporcionálne vyčleniť zodpovedajúce** územie vo vzťahu k individuálnej aj hromadnej doprave. V prípade, ak ide o **cyklotrasu**, ktorá je v územnom pláne uvedená ako **hlavná**, musí byť **konštruovaná ako segregovaná trasa v šírke požadovanej normou.***“

Metodika na str. 1 uvádza, že na zabezpečenie udržateľného rozvoja mesta je potrebné sledovať zaťaženie a priepustnosť dotknutej mestskej cestnej siete ešte v prípravnej fáze každého rozvojového projektu a že je dôležité, aby sa **každý investičný projekt v rámci svojej prípravnej dokumentácie podrobil dopravno-inžinierskej analýze v priestore a čase za účelom vyhodnotenia a preukázania únosnosti územia novými vplyvmi na funkčnosť cestnej infraštruktúry.**

Ako je uvedené v Správe o hodnotení a ako Žalobca uvádza aj v Rozklade, Cyklotrasa na Dvořákovom nábreží je súčasťou tzv. Medzinárodnej moravsko-dunajskej (cesty) cyklotrasy (MMDC), ktorá začína na ľavobrežnej strane Dunaja pod Mostom SNP (Nový most) a pokračuje nábrežím popri Karloveskej zátokke a Devínskej ceste do Devína a pozdĺž rieky Moravy na Záhorie a do Českej republiky (Moravu). Územný plán Bratislavy ďalej uvádza, že hlavné⁵ cyklistické trasy predstavujú kompletnú sieť, na ktorú sa budú napájať vedľajšie a doplnkové trasy.

Uvedená cyklotrasa je potvrdená **ako hlavná mestská trasa R11** aj v uznesení Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy 1743/2014⁶ ako aj v Územnom genereli dopravy hlavného mesta Bratislavy.⁷

Žalovaný v Záverečnom stanovisku ani v Rozhodnutí žiadnym spôsobom nezohľadnil fakt, že cyklotrasa, ktorá je predmetom predložených variantov, je definovaná ako hlavná v zmysle Územného plánu Bratislavy, uznesenia Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy 1743/2014 a Územného generelu dopravy hlavného mesta Bratislavy a z uvedeného dôvodu má spĺňať požiadavku Metodiky, v zmysle ktorej **musí byť** hlavná cyklotrasa **konštruovaná ako segregovaná trasa v súlade s normou.**

V rozpore s vyššie uvedenými predpismi Navrhovateľ navrhol vo Variante č. 1 a Variante č. 3 spoločné vedenie cyklistov a chodcov na nábreží, pričom Žalovaný v Záverečnom stanovisku ani v Rozhodnutí žiadnym spôsobom **uvedený rozpor nevyhodnotil.** Odkázal len na skutočnosť, že pokiaľ ide o Variant č. 1, tak že pri tomto nebolo v Rozsahu hodnotenia výslovne uvedené, že má byť v súlade s „územným plánom hl. mesta a metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov“ a že pokiaľ ide o Variant č. 3, tak že v tomto sa navrhuje aj segregovaná cyklotrasa.⁸

K uvedenému je nutné uviesť, že je neprípustné, aby Žalovaný formalisticky vykladal Rozsah hodnotenia v tom zmysle, že pri Variante č. 2 a Variante č. 3 bola stanovená požiadavka súladu s územným plánom hl. mesta a Metodikou a že pri Variante č. 1, sa takáto požiadavka neuplatní, keďže v ňom nebola výslovne uvedená. Je zrejmé, že žiadny z variantov nemôže byť v rozpore či už s územným plánom hl. mesta, Metodikou, alebo aplikovateľnými technickými normami, a to bez ohľadu na skutočnosť, že takáto požiadavka nie je pri Variante č.1 výslovne uvedená. Uvedené platí o to viac, že (tak ako bude uvedené nižšie v texte) Navrhovateľ napriek tomu, že mal predložiť 3 varianty, predložil pôvodný Variant č. 1 (uvedený v Zámere), Variant č. 2 pri ktorom nevyužil celý priestor Dvořákovho nábrežia v dôsledku čoho predmetný variant

⁵ Územný plán Bratislavy na str. 192 textovej časti B uvádza, že hlavné trasy vytvárajú kompletný systém prepájajúci jednotlivé časti mesta a v extraviláne nadväzujú na nadmestské a medzinárodné cyklistické trasy; ich rozvoj a realizácie je v kompetencii Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy.

⁶ Predmetným uznesením bol schválený Návrh hlavných cyklistických komunikácií v Bratislave a Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy.

⁷ Územný generel dopravy, str. 221.

⁸ Záverečné stanovisko, str. 65-66.

nevyhovuje norme STN 73 6110⁹ a Variant č. 3, ktorý bol vyhodnotený nielen ako nevhodný, ale navyše ako nereálny, resp. obtiažne zrealizovateľný,¹⁰ teda predložil pôvodný variant a ďalšie dva, ktoré sú nerealizovateľné v takom riešení ako ich navrhol Navrhovateľ. Navyše cyklotrasa podľa Variantu č. 3 nie je navrhnutá ako segregovaná, keďže predpokladá zmiešaný pohyb cyklistov a chodcov na promenáde. Okrem uvedeného tento Variant č. 3 predpokladá, aby športovo-rekreační cyklisti a cyklisti, ktorí sa cielene a pravidelne presúvajú a využívajú bicykel ako dopravný prostriedok, využívali cyklotrasu na komunikácii NAGLS v úseku most Lafranconi – Šafárikovo nám. Máme za to, že všetky varianty, ktoré mal Navrhovateľ predložiť, musia okrem súladu s vyššie uvedenými dokumentmi predstavovať návrh takej cyklistickej infraštruktúry, ktorá je prístupná a uspôsobená cyklistom všetkých vekových a zdravotných kategórií. Vyčlenenie určitej kategórie cyklistov s komentárom, že títo môžu využiť na presun cestu na ulici NAGLS, je neakceptovateľným a svojvoľným rozhodnutím Žalovaného.¹¹ Ani Variant č. 1 ani Variant č. 3 nerešpektujú požiadavku, aby cyklotrasa R11 bola konštruovaná ako segregovaná, a to v polohe určenej Územným plánom Bratislavy, t.j. na nábrežnej promenáde.

V tejto súvislosti poukazujeme aj na pripomienku Bratislavského samosprávneho kraja, ktorý taktiež konštatuje, že cyklotrasa na nábreží Dunaja je súčasťou Medzinárodnej moravsko-dunajskej (cesty) cyklotrasy a v zmysle Územného plánu Bratislavy aj hlavnou cyklotrasou, a preto „*musí byť konštruovaná ako segregovaná trasa v šírke požadovanej normou.*“¹² Z uvedeného dôvodu Bratislavský samosprávny kraj požadoval prepracovanie Variantu č. 1 a Variantu č. 3. Žalovaný uvedené pripomienky neakceptoval a ani v tomto prípade nevysvetlil, na základe akých dôvodov odmietol akceptovať segregovanú cyklotrasu; odkázal len na kapitolu IV Záverečného stanoviska, v ktorej však žiadnym spôsobom nevysvetľuje, z akého dôvodu je prípustné budovať cyklotrasu na nábreží Dunaja ako zmiešanú v rozpore s Územným plánom Bratislavy a Metodikou.

Je zrejmé, že uvedená cyklotrasa na promenáde (ktorá je zadefinovaná ako hlavná cyklotrasa, pri ktorej sa vyžaduje, aby bola segregovaná) **nesplňa požiadavku Metodiky v nadväznosti na Územný plán Bratislavy, uznesenie Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy 1743/2014 a Územný generel dopravy hlavného mesta Bratislavy.** Preto tvrdenie Žalovaného v Záverečnom stanovisku,¹³ že mu nie je zrejmé v čom má byť cyklotrasa v rozpore s vyššie uvedenými dokumentmi, je nepreskúmateľné pre nezrozumiteľnosť a nedostatok dôvodov. Žalovaný sa v Rozhodnutí k vyššie uvedeným námietkam Žalobcu obmedzil len na konštatovanie, že neboli zistené také skutočnosti, ktoré by bránili Navrhovanej činnosti a že Žalovaný sa v rámci Záverečného stanoviska zaoberal všetkými stanoviskami, tieto citoval a uviedol rozhodnutie o ich akceptovaní alebo neakceptovaní a že neakceptovanie stanoviska Žalobcu nie je dôvodom na prepracovanie Záverečného stanoviska. V danej veci nejde o to, či Žalovaný stanovisko Žalobcu akceptoval/neakceptoval, ale o to, akým spôsobom a na základe akých podkladov dospel k záveru, že stanovisko Žalobcu neakceptuje, nakoľko na základe vyššie uvedeného je zrejmé, že **Žalovaný sa žiadnym spôsobom nevysporiadal so skutočnosťou, že Variant č. 1 (podobne tak Variant č. 3) sú v rozpore s Metodikou, Územným plánom Bratislavy, uznesením Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy 1743/2014 a Územným generelom dopravy hlavného mesta Bratislavy.** Žalovaný

⁹ Záverečné stanovisko, str. 38.

¹⁰ Ibid.

¹¹ Ibid.

¹² Záverečné stanovisko, str. 36.

¹³ Záverečné stanovisko, str. 66.

sa obmedzil len na formalistický výklad Rozsahu hodnotenia. Zmätočnosť argumentácie Žalovaného umocňuje aj fakt, že kým Žalovaný v Rozhodnutí na jednej strane hovorí o tom, že segregovaný pohyb na základe posúdenia podľa TP 085 nie je možný (údajne na takéto riešenie nie je dostatok miesta), keďže takáto trasa by nespĺňala požiadavky predmetnej normy,¹⁴ no na druhej strane uvádza, že variant s umiestnením samostatnej segregovanej cyklotrasy bol označený v procese hodnotenia ako Variant č. 2, pričom „návrh cyklotrasy podľa tohto variantu rešpektoval požiadavky predpísané normou.“¹⁵ Na základe uvedených skutočností máme za to, že zistenie skutkového stavu Žalovaným bolo nedostačujúce na riadne posúdenie veci.

Záverom k tejto časti poukazujeme aj na vyjadrenie Žalovaného na s. 15 Rozhodnutia, podľa ktorého Žalovaný nemá kompetencie na posudzovanie nesúlady predkladaných variantov s územnoplánovacou dokumentáciou, a teda nemohol rozhodnúť o namietanom súlade. Predmetné vyjadrenie považujeme za nedôvodné a ignorujúce skutočnosť, že Žalovaný je ako správny orgán **zodpovedný za dôsledné zistenie skutkového stavu** potrebného pre príslušné rozhodnutie. V zmysle § 32 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov (ďalej ako „Správny poriadok“) bol Žalovaný povinný **presne a úplne** zistiť skutočný stav veci. Ak teda Žalovaný nemohol sám posúdiť namietaný nesúlad predkladaných variantov s územnoplánovacou dokumentáciou, **nebol to dôvod na arbitrárne zamietnutie pripomienok** účastníkov konania, resp. Rozkladu Žalovaného. Žalovaný si v danej situácii mal a mohol **zaobstarat' potrebné podklady**, na základe ktorých mohol vyhodnotiť predmetné pripomienky a dôvody uvádzané v Rozklade (napríklad aj vplyv nesúlady predkladaných variantov s územnoplánovacou dokumentáciou na životné prostredie).

Sme toho názoru, že Žalovaný v uvedenom kontexte nedostatočne zistil skutkový stav potrebný na predmetné rozhodnutia a navyše o Rozklade, resp. o pripomienkach k Záverečnému stanovisku rozhodol arbitrárne a nezrozumiteľne.

Dôkaz:

- h) Príloha k rozhodnutiu primátora č. 15/2014 - Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov;
- i) Územný plán Bratislavy - str. 192 textovej časti B;
- j) Územný generel dopravy, str. 221;
- k) Návrh hlavných cyklistických komunikácií podľa uznesenia Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy 1743/2014;

4.2. Rozpor Rozhodnutia a Záverečného stanoviska s odborným posudkom - Vyhodnotenie cyklotrás

Rozhodnutím bolo potvrdené Záverečné stanovisko, ktorým Žalovaný ako vhodný variant vybral Variant č. 1 (t.j. pôvodný návrh Navrhovateľa). Uvedené Žalovaný odôvodnil okrem iného aj odkazom na Vyhodnotenie cyklotrás.

¹⁴ Rozhodnutie, str. 14.

¹⁵ Ibid.

Vyhodnotenie cyklotrás bolo spracované na podklade TP 085 (07/2014),¹⁶ Metodiky „Navrhovanie cyklistických komunikácií na území Bratislavy“ (9/2014) a STN 73 6110.¹⁷

Vyhodnotenie cyklotrás bolo spracované pre promenádu pred objektom Polyfunkčný blok CPR A, ktorá je zároveň medzinárodnou cyklistickou trasou (Moravsko-dunajská cesta) a hlavnou mestskou cyklistickou radiálou R11.

Spracovateľ Vyhodnotenia cyklotrás v dokumente uviedol podrobné výpočty kapacity cyklistickej a pešej komunikácie, a to s ohľadom na minimálne rozmery cyklistických komunikácií podľa intenzity cyklistickej premávky, ktoré stanovuje spomenutá STN 73 6110.

Na základe týchto údajov Vyhodnotenie cyklotrás obsahuje nasledovné **posúdenie jednotlivých variantov Navrhovateľa**:

- **Variant č. 1:** zmiešaný pohyb na promenáde **nevyhovuje** pre dosahované intenzity cyklistov a chodcov **podľa STN 736110**, a to najmä v prípade zvýšenia dopravy v popoludňajšej špičke už o 15 %, nakoľko sa predpokladá reálny rast zvýšenia intenzity pohybu v uvedenom čase až o 25 %;
- **Variant č. 2:** segregovaný pohyb cyklistov od chodcov na promenáde **nevyhovuje** pre dosahované intenzity cyklistov a chodcov **podľa STN 736110** pre popoludňajšie špičkové hodinové intenzity dopravy pre dané rasty intenzít dopravy cyklistov a chodcov (rast + 15% je v podstate hraničnou hodnotu na segregovaný pohyb v danom priestore bez možnosti ďalšieho rastu, pričom sa predpokladá rast až o 25 %);
- **Variant č. 3:** zmiešaný pohyb na promenáde a segregovaný pohyb cyklistov na komunikácií NAGLS taktiež nevyhovuje pri znížení cyklistov o 20% a 25% a pri nezmenenom počte peších. Ďalej sa však vo Vyhodnotení cyklotrás uvádza, že **pokiaľ dôjde k 30% podielu** cyklistickej dopravy **presmerovanom na NAGLS** na segregovaný cyklopruh, Variant č. 3 by **vyhovoval** pre všetky scenáre rastu dopravy a pri nezmenenom počte chodcov.

V nadväznosti na uvedené posúdenie všetkých navrhovaných variantov Vyhodnotenie cyklotrás konštatovalo, že **Variant č. 1 a Variant č. 2 nevyhovujú** pre dosahované intenzity cyklistov a chodcov podľa STN 736110.

Za **vhodný** variant organizácie dopravy spracovateľ dokumentu považoval **len Variant č. 3**, a to pri odklone časti (rýchlejších) cyklistov na komunikáciu NAGLS na samostatné cyklopruhy.

Sme presvedčení, že tieto zistenia spoločnosti DOTIS Consult spol. s r.o., uvedené vo Vyhodnotení cyklotrás, **Žalovaný nevezal do úvahy**, a to v Záverečnom stanovisku a ani v následnom Rozhodnutí, resp. vzal ich do úvahy nekonzistentne, čo má podľa nášho názoru za následok nezrozumiteľnosť a zmatečnosť tak Záverečného stanoviska ako aj Rozhodnutia.

Žalovaný vo vzťahu k **Variantu č. 3** najskôr v Záverečnom stanovisku uviedol: „Ako vyplýva z viacerých stanovísk, najmä stanovísk územnoplánovacích orgánov, riešenie podľa Variantu č. 3 sa javí ako nevhodné, ba vzhľadom na predchádzajúci odsek a v súčasnosti dostupné údaje pravdepodobne aj obtiažne realizovateľné.“¹⁸ Vôbec sa pritom **nevyrovnal s argumentáciou prezentovanou vo Vyhodnotení cyklotrás**, ktorá práve naopak, Variant č. 3 odporúčala.

¹⁶ Technické podmienky „Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry“, MNVRR SR 2014.

¹⁷ Projektovanie miestnych komunikácií, 2004.

¹⁸ Záverečné stanovisko, str. 38.

Žalovaný sa však už na **dané Vyhodnotenie cyklotrás odvoláva** v nasledovnom odseku, vo vzťahu k **Variantu č. 2**, keď uvádza, že tento variant je pre vedenie cyklotrasy **nevhodný z dôvodov prezentovaných v rámci Vyhodnotenia cyklotrás**. Nie je pritom zrejmé, prečo Žalovaný odmietol Variant č. 2 len s poukazom na Vyhodnotenie cyklotrás (ktoré konštatovalo, že Variant č. 2 nie je súladný s STN 736110), avšak pri Variante č. 3 už na Vyhodnotenie cyklotrás nepoukázal, hoci bol práve tento variant odporúčaný.

Na základe týchto rozporuplných tvrdení Žalovaný uviedol: „Vzhľadom na predchádzajúce odseky MŽP SR (Žalovaný) vylučuje Variant č. 3 a Variant č. 2 a za optimálny považuje Variant č. 1. Variant č. 1 je zároveň pokračovaním existujúceho riešenia, od mostu SNP po polyfunkčný komplex River Park.“¹⁹

Vo svetle dôvodov uvádzaných vo Vyhodnotení cyklotrás považujeme citovaný záver Žalovaného za zjavne nesprávny, nelogický a dokonca až absurdný.

Žalovaný na jednej strane vylúčil Variant č. 2 z dôvodov rozporu s STN 736110, ktoré boli prezentované vo Vyhodnotení cyklotrás, avšak ignoroval skutočnosť, že z totožných dôvodov Vyhodnotenie cyklotrás neodporúča ani Variant č. 1.

Inými slovami teda Žalovaný **na základe rovnakej situácie a na základe rovnakých dôvodov** (rozpor s technickou normou) **Variant č. 2 vylúčil, no Variant č. 1 už považoval za optimálny.**

Žalovaný tento nekonzistentný prístup **neodôvodnil ani v Rozhodnutí a len odkázal na závery v Záverečnom stanovisku.**²⁰ Podľa názoru Žalovaného v Rozhodnutí, v konaní „*neboli zistené také okolnosti, ktoré by bránili realizácii navrhovanej činnosti*“.²¹ Tento názor považujeme za **nepreskúmateľný**, a to najmä v kontexte zrejmých rozporov zvoleného Variantu č. 1 s technickými normami, resp. s Územným plánom Bratislavy. Žalovaný opätovne na jednej strane vylučuje použitie Variantu č. 2 z dôvodu rozporu s technickou normou, avšak tento rozpor už neskúma a prehliada pri Variante č. 1, ktorý je podľa Vyhodnotenia cyklotrás taktiež v nesúlade s predmetnou technickou normou.

Na tento nesúlad upozornil Žalobca v podanom Rozklade, kde uviedol, že nakoľko Variant č. 1 nespĺňa požiadavky technických noriem, „*nie je možné posudzovať variant č. 1, 2 a 3 a ich vzájomnú výhodnosť, keď jeden a viac z nich nie sú navrhnuté podľa STN, platných pre navrhovanie cyklistickej infraštruktúry.*“²²

Vo vzťahu k námietkam Žalobcu predkladaným v Rozklade sa Žalovaný v Rozhodnutí v podstate uspokojil s nasledovným konštatovaním: „*Príslušný orgán sa zaoberal všetkými stanoviskami, citoval ich v Záverečnom stanovisku a v samostatnej kapitole uviedol rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa §35 č. 24/2006 Z.z. vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené verejnosťou. Neakceptovanie stanoviska Cyklokoalície príslušným orgánom nie je dôvodom na prepracovanie záverečného stanoviska.*“²³

Skutočnosť, že Žalovaný v samostatnej kapitole Záverečného stanoviska „*uviedol rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní písomných stanovísk*“ pritom **neznamená**, že tieto svoje rozhodnutia Žalovaný **dostatočne a preskúmateľne odôvodnil**. Podľa nášho názoru je v tomto

¹⁹ Ibid.

²⁰ Žalovaný odkázal na str. 15 Rozhodnutia na argumentáciu uvedenú na str.38 Záverečného stanoviska.

²¹ Rozhodnutie, str. 13.

²² Rozklad, str. 3.

²³ Rozhodnutie, str. 13.

rozsahu Rozhodnutie taktiež nepreskúmateľné, pričom rovnako nepreskúmateľné sú aj jednotlivé rozhodnutia Záverečného stanoviska o akceptovaní alebo neakceptovaní písomných stanovísk, ktoré neobsahujú dostatočné odôvodnenie.

V ďalšej časti Rozhodnutia Žalovaný opätovne konštatuje, že Varianty č. 2 a 3 boli odmietnuté s odkazom na rozpor návrhov s technickými normami, resp. z dôvodu obtiažnej realizácie (pri Variante č. 3). Vzhľadom na to Žalovaný potvrdil, že za optimálny variant považuje Variant č. 1. Rozhodnutie však opätovne ignoruje skutočnosť, že aj Variant č. 1 je v rozpore s technickými normami (vrátane Metodiky).

Podľa nášho názoru sa Žalovaný v Rozhodnutí **nevyrovnal s argumentáciou** Žalobcu predloženou v Rozklade, a preto je samotné **Rozhodnutie nepreskúmateľné**.

V tomto kontexte poukazujeme aj na ustanovenie § 64 Zákona, podľa ktorého sa na predmetné administratívne konanie vzťahuje **všeobecný predpis o správnom konaní**. V zmysle § 32 ods. 1 Správneho poriadku, je správny orgán povinný **zistiť presne a úplne skutočný stav veci** a za tým účelom si **obstarať potrebné podklady pre rozhodnutie**. Následne podľa § 47 ods. 3 Správneho poriadku platí, že 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.

S ohľadom na vyššie uvedené nedostatky Rozhodnutia a Záverečného stanoviska sme presvedčení, že **Žalovaný nesprávne a neúplne zistil skutkový stav** pred vydaním Záverečného stanoviska a Rozhodnutia a v odôvodnení oboch rozhodnutí sa **nevysporiadal so zrejmyými logickými vadami voľby Variantu č. 1**, ktoré sme predostreli vyššie.

Namietanú časť Záverečného stanoviska a Rozhodnutia považujeme za logicky nezrozumiteľnú a nepreskúmateľnú aj vo svetle nasledovného názoru Najvyššieho súdu SR:

„Ďalšou obsahovou náležitosťou rozhodnutia je jeho odôvodnenie, ktoré plní niekoľko funkcií. Predovšetkým má presvedčiť účastníkov o správnosti postupu správneho orgánu a o zákonnosti jeho rozhodnutia. V odôvodnení rozhodnutia musí správny orgán reagovať na dva okruhy problémov: na skutkové okolnosti a právne posúdenie veci [...] Rozhodovanie správneho orgánu sa považuje za nepreskúmateľné buď pre nezrozumiteľnosť, alebo pre nedostatok dôvodov. Nezrozumiteľnosťou sa rozumie nielen jazyková, ale aj logická nezrozumiteľnosť. Patria sem aj prípady, keď z rozhodnutia nie je zrejmé, či a aké dôkazy boli vykonané a ďalej prípady, keď dôkazy sú v zjavnom rozpore medzi výrokom a odôvodnením rozhodnutia. Nepreskúmateľnosť z „nedostatku dôvodov“ neznamena len absolútny nedostatok odôvodnenia, ale zahŕňa aj prípady, keď pre dané rozhodnutie nebol dostatok dôvodov“.²⁴

V nadväznosti na citovaný názor Najvyššieho súdu SR je zrejmé, že Rozhodnutie a Záverečné stanovisko **neobsahuje zákonom predpísané náležitosti**, nakoľko nie je náležite odôvodnené.

Ďalej sme toho názoru, že podľa konzistentnej aplikačnej praxe je presné a úplné odôvodnenie osobitne dôležité pri posudzovaní vplyvov, ktoré bolo predmetom Záverečného stanoviska a Rozhodnutia, a pri ktorých musel Žalovaný aplikovať aj inštitút správnej úvahy správneho orgánu.

²⁴ Rozhodnutie Najvyššieho súdu SR, sp. zn. 2Sžo 81/2007.

Poukazujeme napríklad na nasledovný názor Krajského súdu v Prešove, sp. zn. 1S 28/2017: „Zákon č. 24/2006 z. z., ktorý bol žalovaným aplikovaný vo veci upravuje posudzovanie vplyvov strategických dokumentov, resp. posudzovanie vplyvom navrhovaných činností na životné prostredie. Už tento účel zákona sám indikuje, že obsahom činnosti orgánu verejnej správy má byť posudzovanie vplyvov, teda zjavne činnosť, pri ktorej z predložených podkladov (okrem iných aj stanovísk rôznych subjektov potenciálne obsahujúcich aj protichodné závery ohľadom možného vplyvu strategického dokumentu na životné prostredie) orgán verejnej správy vlastnou úvahou posúdi prítomnosť alebo mieru predpokladaného vplyvu strategického dokumentu (alebo navrhovanej činnosti, pozn. Žalobcu) na životné prostredie. Táto úvaha musí byť v rozhodnutí vyjadrená, aby bolo zrejmé, ktoré konkrétne okolnosti viedli orgán verejnej správy ku **konkrétne záveru**, prečo konkrétne okolnosti nasvedčovali možnému vplyvu, prečo konkrétne okolnosti vylučovali vplyv, prečo neprihliadol na ďalšie do úvahy prichádzajúce okolnosti, resp. prečo ich považoval za irelevantné z hľadiska predmetu svojho rozhodovania. Žiadne takéto úvahy žalovaného v napadnutom rozhodnutí nie sú obsiahnuté. Preto hoci je výrok napadnutého rozhodnutia jasný, z odôvodnenia nebolo možné zistiť, prečo žalovaný rozhodol práve takto. Odôvodnenie rozhodnutia orgánu verejnej správy pritom má mať povahu logického celku, kde závery vyplývajú z predpokladov, výrok logicky vyplýva z odôvodnenia, je s ním v súlade.“

Ako sme poukázali vyššie, **Žalovaný si zjavne nesplnil svoju povinnosť riadne odôvodniť** svoje rozhodnutie uvedené v Záverečnom stanovisku, resp. v Rozhodnutí, nakoľko zo žiadneho miesta týchto rozhodnutí nevyplýva, prečo Žalovaný preferoval Variant č. 1, napriek tomu, že mal obdobné vady ako Variant č. 2, ktorý už bol vyhodnotený ako nevyhovujúci. **Záveru Žalovaného preto v žiadnom prípade nevyplývajú z materiálov, ktoré mal Žalovaný k dispozícii** a na ktoré poukazoval v rámci napádaných rozhodnutí. Výroky napadnutých rozhodnutí preto netvorí logický celok s predloženým odôvodnením Žalovaného. Uvedené umocňuje aj skutočnosť, že Žalovaný, pokiaľ ide o Záverečné stanovisko ako aj Rozhodnutie, nijakým spôsobom do týchto rozhodnutí nezahrnul predovšetkým závery zo stanovísk Bratislavského samosprávneho kraja a Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava, ktoré poukazovali na skutočnosť, že cyklotrasa na nábreží Dunaja je súčasťou Medzinárodnej moravsko-dunajskej (cesty) cyklotrasy a v zmysle Územného plánu Bratislavy aj hlavnou cyklotrasou, a preto musí byť konštruovaná ako segregovaná trasa v šírke požadovanej normou. Žalovaný uvedené stanoviská buď neakceptoval,²⁵ resp. uviedol, že ide o nesporné konštatovania.²⁶

Z doteraz uvedených skutočností vyplýva, že napadnuté Rozhodnutie, resp. Záverečné stanovisko je nepreskúmateľné pre nezrozumiteľnosť a nedostatok dôvodov, ako aj pre nedostatočne zistený skutkový stav. Máme za to, že z týchto dôvodov by mal **Žalovaný opätovne posúdiť všetky varianty cyklotrás** a v prípade, ak sú vybrané varianty v rozpore s technickými normami alebo Územným plánom Bratislavy, resp. Metodikou, resp. sú technicky nerealizovateľné, Žalovaný by mal **vyzvať Navrhovateľa na prepracovanie navrhovaných variantov cyklotrás**.

Ako sme načrtli aj v predchádzajúcom žalobnom bode (4.1.), ak Žalovaný považoval Variant č. 2 za rozporný s technickými normami a Variant č. 3 za nerealizovateľný, mal podľa nášho názoru **ďalej zisťovať skutkový stav a vyžadovať od Navrhovateľa odstránenie týchto nedostatkov pri všetkých variantoch**. Žalovaný pritom na s. 36 Záverečného stanoviska

²⁵ Záverečné stanovisko, str. 53.

²⁶ Ibid, str. 54.

konštatoval, že obojsmerná cyklotrasa sa umiestňuje na spevnený pás medzi alejou vysadenou v prerušovanom zelenom páse a travertínovým múrikom, a to v šírke 3,75 m. Žalovaný ďalej uviedol, že podľa jeho zistení má spevnený pás medzi alejou a travertínovým múrikom šírku cca 5,7 m, miestami zelený pás sa do spevnenej plochy vysúva v podobe polkruhových polostrovov a k travertínovému múriku sa približuje na vzdialenosť cca 3 m (medzi zelenými polostrovmi sú spravidla umiestňované lavičky). Na základe týchto zistení Žalovaný uviedol, že aj v prípade odstránenia zelených polostrovov a lavičiek by sa v prípade umiestnenia 3,75 m širokej cyklotrasy a jej nevyhnutného fyzického oddelenia od promenády promenáda zúžila na cca 1,5 – 1,7 m úzky koridor, čo je podľa Žalovaného zjavne nedostatočné. Na absenciu údajov o šírkovom usporiadaní chodníka poukázalo vo svojom stanovisku²⁷ aj Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava – k tomuto nedostatku Variantu č. 2 sa Žalovaný žiadnym spôsobom nevyjadril. Na základe uvedených zistení je zrejmé, že Navrhovateľ nepostupoval dôsledne pri návrhu Variantu č. 2, čo skonštatoval aj Žalovaný, keď uviedol: „Navrhovateľ nevyužil celý priestor, ktorý mu ponúka Dvořákovo nábrežie, vrátane spevnenej plochy medzi topoľovými alejami (v tom prípade by ostala zachovaná plnohodnotná cca 5,7 m široká promenáda), ani sa nepokúsil o invenčné a odvážne mimoúrovňové riešenie, ktoré by riešilo bezpečné križovanie trás chodcov a cyklistov.“ Ako skonštatoval aj Žalovaný, Navrhovateľ namiesto toho predložil Variant č. 3.

Napriek vyššie uvedeným nedostatkom sa však Žalovaný ďalej tejto kritickému poznámke nevenoval a namiesto vyzvania Navrhovateľa na prepracovanie predložených variantov, arbitrárne zvolil Variant č. 1, ktorý bol taktiež v rozpore s technickou normou (v zmysle Vyhodnotenia cyklotrás).

Pre úplnosť doplníme, že návrh Variantu č. 3 podľa Vyhodnotenia cyklotrás bol vyhodnotený ako vyhovujúci²⁸ (aj to však len v prípade odklonu časti cyklistov na NAGLS), pričom zo strany Žalovaného bolo na základe využitia funkcie „pravítko“ v aplikácii Google Earth skonštatované, že aj v prípade, „že rátame s istou chybou v meraní, umiestniť cyklistický pruh na existujúcu vozovku sa javí ako nereálne...“²⁹ v dôsledku čoho Žalovaný namiesto vyzvania Navrhovateľa na prepracovanie predloženého variantu, len skonštatoval, že riešenie podľa Variantu č. 3 sa javí ako nevhodné, resp. vzhľadom na vyššie uvedené nedostatky aj ako obtiažne zrealizovateľné. Z uvedeného dôvodu bol Variant č. 3 vylúčený zo strany Žalovaného a zvolený Variant č. 1.³⁰

Na základe uvedeného je teda zrejmé, že Navrhovateľ predložil:

- (i) Variant č. 1 (pôvodný návrh podľa Zámeru), ktorý bol vyhodnotený ako nevyhovujúci podľa Vyhodnotenia cyklotrás pre rozpor s technickými predpismi, okrem toho je uvedené riešenie v rozpore s Územným plánom Bratislavy a Metodikou;
- (ii) Variant č. 2, ktorý bol vyhodnotený ako nevyhovujúci podľa Vyhodnotenia cyklotrás pre rozpor s technickými predpismi, navyše uvedené riešenie podľa Žalovaného nevyužilo možnosti, ktoré daný priestor ponúka a ktorých výsledkom by bolo bezpečné križovanie trás chodcov a cyklistov;

²⁷ Ibid.

²⁸ Pokiaľ odhliadneme od skutočnosti, že cyklotrasa musí byť vedená na nábreží Dunaja, pretože takto je schválená v Územnom pláne Bratislavy, pričom v súlade s Metodikou musí byť konštruovaná ako segregovaná – v tomto zmysle aj Variant č. 3 je neprípustný pre rozpor s Územným plánom Bratislavy, Metodikou a prísl. normami.

²⁹ Záverečné stanovisko, str. 38.

³⁰ Ibid.

(iii) Variant č. 3, ktorý síce bol podľa Vyhodnotenia cyklotrás vyhodnotený ako vyhovujúci, no len pri odklone časti cyklistov na NAGLS; uvedené riešenie je však v rozpore s Územným plánom Bratislavy a Metodikou a navyše je nereálne.

Napriek vyššie uvedeným nedostatkom v navrhovaných riešeniach Žalovaný žiadnym spôsobom nevyzval Navrhovateľa na prepracovanie predložených variantov, pričom uvedené naznačuje, že Variant č. 2 a Variant č. 3 boli zo strany Navrhovateľa predložené len z čisto formálnej stránky (t.j. aby sa predložili tri varianty v zmysle Rozsahu hodnotenia), nakoľko Navrhovateľ evidentne nevyvinul žiadnu snahu v navrhovaných riešeniach ponúknuť skutočné reálne riešenie cyklotrasy na nábreží Dunaja, ktoré by bolo nielen v súlade s Územným plánom Bratislavy, Metodikou a technickými normami a predpismi, ale by bolo v danom priestore aj skutočne technicky realizovateľné. Žalovaný sa v rámci pripomienok³¹ k vyššie uvedeným skutočnostiam vyjadril v zmysle, že jednotlivé možnosti (navrhované Žalobcom) nie je možné preveriť vzhľadom na skutočnosť, že v žiadnom z variantov sa Navrhovateľ nezaoberal danou možnosťou.

Takto zistený skutkový stav nemožno považovať za úplný a presný. Zdôrazňujeme, že podľa požiadavky ustanovenia § 32 ods. 1 Správneho poriadku: „Úplnosť zistenia podkladov znamená, že boli vykonané všetky prešetrenia a dôkazy, ktoré majú pre danú vec rozhodujúci význam. Presnosť zistenia znamená, že skutkové zistenia vyvedené z vykonaného prešetrenia zodpovedajú skutočnému stavu v čase rozhodovania správneho orgánu. Požiadavka zákona, čo najúplnejšie a najpresnejšie zistiť skutočný stav vecí, je procesným vyjadrením zásady materiálnej pravdy (§ 3 ods. 5 vyššie citovaného zákona). S uplatňovaním zásady materiálnej pravdy súvisí aj zodpovednosť za zisťovanie podkladov, ktorú nesie správny orgán.“³²

Z dosiaľ uvedeného je zrejmé, že Žalovaný si povinnosť úplného a presného zistenia podkladov nespĺnil.

Napádanú časť Záverečného stanoviska preto považujeme za zmätočnú, nezrozumiteľnú a z uvedeného dôvodu aj za nepreskúmateľnú. Vzhľadom na to, že Žalovaný sa bez akejkoľvek argumentácie nekriticky a arbitrárne priklonil k Variantu č. 1, ktorý je podľa Vyhodnotenia cyklotrás v rozpore s STN 736110, máme taktiež za to, že skutkový stav bol zistený nedostatočne.

4.3. Rozpor Rozhodnutia a Záverečného stanoviska s technickými predpismi účinnými v čase rozhodovania

³¹ Žalobca v rámci pripomienok (str. 22-23 Záverečného stanoviska) upozornil, že Navrhovateľ sa v žiadnom z variantov nezaoberal možnosťou: „vedenia cyklistov za pásom existujúcej zelene, v priestore, kde aj v dnešnej dobe cyklisti jazdia - t. j. fyzicky oddelené od pešej promenády“. Súčasne upozornil, že: „navrhované profily nábrežnej promenády sú podobné nevhodnému stavu pred River Parkom I., kde je pôvodne dostatočne široká promenáda zúžená na polovicu, zo šírky cca 10 metrov sa zužuje na cca. 5 m.“ Žalobca navrhol ako minimálnu vhodnú šírku promenády vyhradenú pre chodcov v danom mieste 5 m (teda časť dnešnej promenády bližšie k Dunaju) a súčasne žiadal ponechať samostatný pás pre cyklistov v šírke požadovanej normou, t.j. min. 3,75 m a dodržať odstup terás, reklamných zariadení, sedenia a iných obdobných objektov min. 1 m od priestoru cyklotrasy. Žalovaný uvedené pripomienky neakceptoval (str. 66 Záverečného stanoviska) z dôvodu, že jednotlivé možnosti nie je možné preveriť vzhľadom na skutočnosť, že v žiadnom z variantov sa Navrhovateľ nezaoberal danou možnosťou, ako aj vzhľadom na skutočnosť, že ani v jednom z variantov priestorové možnosti neumožňujú realizáciu daného návrhu. Skutočnosť, že sám Žalovaný upozornil, že Navrhovateľ nevyužil celý priestor, ktorý ponúka Dvořákovu nábrežie len umocňuje presvedčenie, že rozhodnutia Žalovaného v Záverečnom stanovisku sú **arbitrárne a vychádzajú z nedostatočne zisteného skutkového stavu.**

³² Rozsudok Krajského súdu v Nitre, sp. zn. 11S/164/2017.

V ďalšej časti tejto žaloby Žalobca upozorňuje, že aj samotné Vyhodnotenie cyklotrás posudzovalo navrhované varianty cyklotrás podľa technickej normy **TP 085** (07/2014), Technické podmienky „Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry“, MNVRR SR 2014 (ďalej ako „TP 085“),³³ vo verzii, ktorá bola **v čase prijatia Záverečného stanoviska a Rozhodnutia neplatná**.

Vyhodnotenie cyklotrás bolo spracované v júli 2018, pričom jednotlivé varianty boli posudzované podľa vtedy platného predpisu TP 085. **Dňa 10. júna 2019** však nadobudlo účinnosť **nové znenie predmetnej normy TP 085**, ktoré v celom rozsahu nahradilo predchádzajúce znenie technického predpisu.³⁴

Záverečné stanovisko Žalovaného bolo vydané dňa **4. októbra 2019** a následné **Rozhodnutie** o rozklade je zo dňa **19. marca 2020**.

Z uvedeného vyplýva, že Záverečné stanovisko, ako aj Rozhodnutie vychádzalo pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie v oblasti hodnotenia cyklotrás **z neúčinných technických predpisov**.

Podľa nášho názoru ide o otázku zásadného významu **pre riadne zistenie skutkového stavu**, a to najmä z nasledovných dôvodov.

Ustanovenie čl. 3.2 TP 085 účinné do 9. júna 2019 uvádzalo podmienky pre návrh cyklotrás v zastavanom území (Intravilán) podľa maximálnej povolenej rýchlosti na pozemnej komunikácii a intenzity pohybu na pozemnej komunikácii. Následne TP 085 určovalo spôsob vedenia cyklotrasy podľa úrovne pozemnej komunikácie. Úrovne pozemných komunikácií sú rozdelené do piatich skupín F1 až F5, pričom ku každej úrovni F1 až F5 sa priradí riadok, ktorý stanovuje vedenie cyklotrasy.

Podľa čl. 3.2. TP 085 účinnom do 9. júna 2019 **cyklotrasy určené v Zámere patrili pod kategóriu „F3“** (pozri Tabuľka 1, riadok F3, použité z Vyhodnotenia cyklotrás).

Technická norma vyžaduje, aby bola cyklotrasa na úrovni **F3** vedená: „*v pruhoch pre cyklistov, spoločne s chodcami v pridruženom priestore, po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie*“. Následne úroveň **F4** vyžaduje, aby bola cyklotrasa v pruhoch pre cyklistov v pridruženom priestore **oddelená min. 0,50 m**.

³³ Dotknuté technické normy určujú zásady navrhovania prvkov cyklistickej infraštruktúry na území Slovenskej republiky a priamo nadväzujú na STN 73 6101 a STN 73 6110. Pozri bližšie Vyhodnotenie cyklotrás, s. 8 a nasl.

³⁴ Pozri bližšie bod 1.8 TP 085.

Tabuľka 3 Výber typu vedenia CYK – intravilán

Úroveň PK	Vedenie cyklistov	Vedenie cyklistov v priestore	Spôsob vedenia CYK
F1	Spoločne	Hlavný dopravný priestor	- v jazdných pruhoch s ostatnou dopravou
F2	Spoločne aj oddelene	Hlavný dopravný priestor alebo pridružený dopravný priestor	- v jazdných pruhoch s ostatnou dopravou pomocou cyklokoridoru - v pruhoch pre cyklistov - spoločne s chodcami v pridruženom priestore
F3	Oddelene	Hlavný dopravný priestor alebo pridružený dopravný priestor	- v pruhoch pre cyklistov - spoločne s chodcami v pridruženom priestore - po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie
F4	Oddelene	Pridružený dopravný priestor	- v pruhoch pre cyklistov v pridruženom priestore oddelených min 0,50 m bezpečnostným priestorom - po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie
F5	Oddelene	Mimo PK	- po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie

Tabuľka 1

Avšak podľa čl. 3.2. TP 085 účinnom od 10. júna 2019 sa pre cyklotrasy patriace pod kategóriu „F3“ (pozri Tabuľka 2, riadok F3) vyžaduje, aby bola cyklotrasa na úrovni F3 vedená „v pruhoch pre cyklistov **s oddelením minimálne 0,50 m, spoločne s chodcami v pridruženom priestore, po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie**“:

Úroveň PK	Vedenie cyklistov	Vedenie cyklistov v priestore	Spôsob vedenia CYK
F1	Spoločne	Hlavný dopravný priestor	- v jazdných pruhoch s ostatnou dopravou
F2	Spoločne aj oddelene	Hlavný dopravný priestor alebo pridružený dopravný priestor	- v jazdných pruhoch s ostatnou dopravou pomocou cyklokoridoru - v pruhoch pre cyklistov - spoločne s chodcami v pridruženom priestore
F3	Oddelene	Hlavný dopravný priestor alebo pridružený dopravný priestor	- v pruhoch pre cyklistov s oddelením minimálne 0,50 m - spoločne s chodcami v pridruženom priestore - po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie
F4	Oddelene	Pridružený dopravný priestor	- v pruhoch pre cyklistov v pridruženom priestore oddelených minimálne 0,50 m bezpečnostným priestorom - po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie
F5	Oddelene	Mimo PK	- po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie

Tabuľka 2

Z predmetného porovnania je zrejmé, že znenie TP 085 účinné v čase rozhodovania Žalovaného **vyžaduje pre úroveň F3 oddelenie cyklistických pruhov** na pozemnej komunikácii v rozmedzí **minimálne 0,50 m**.

Avšak znenie TP 085 účinné do 9. júla 2019 vyžadovalo oddelenie cyklistických pruhov v pridruženom priestore v rozmedzí minimálne 0,50 m **až pre úroveň F4**.

V rámci rozhodnutí Žalovaný nezohľadnil aktuálne znenie predmetného technického predpisu, keďže vychádzal z jeho starého znenia, resp. z nepresných materiálov, ktoré nezohľadňovali toto nové znenie normy.

Žalobca pritom Žalovaného už v rámci pripomienok k Správe o hodnotení upozornil na absenciu bezpečnostného odstupu a žiadal opätovné spracovanie Variantu č. 3 v súlade s platnými technickými predpismi a normami.³⁵

Žalovaný o tejto pripomienke rozhodol tak, že ju neakceptoval, avšak svoje rozhodnutie opäť presvedčivo nezdôvodnil. Ako dôvod zamietnutia Žalovaný uviedol, že spracovanie Variantu č. 3 nemá zmysel, pretože už bol odsúhlasený Variant č. 1.³⁶ Je zrejmé, že tento spôsob rozhodovania **nesplňa elementárne požiadavky na odôvodnenie** rozhodnutia správneho orgánu, na ktoré sme už poukázali vyššie. Tento nedostatok odôvodňovania nebol odstránený Žalovaným ani v Rozhodnutí. Žalovaný si ani v tomto prípade nesplnil svoju zákonnú povinnosť na úplné zistenie skutkového stavu potrebného na rozhodnutie.

S ohľadom na skutočnosť, že podľa § 46 Správneho poriadku je potrebné zdôrazniť, že **Žalovaný mal vychádzať zo spoľahlivo zisteného skutkového a právneho stavu veci ku dňu vydania Záverečného stanoviska, resp. Rozhodnutia**. Nakoľko v čase vydania oboch napádaných rozhodnutí **platil iný technický predpis, ako bol ten, z ktorého vychádzal pri svojom rozhodovaní Žalovaný**, máme za to, že v dôsledku tejto nedôslednosti pri zisťovaní podkladov potrebných na rozhodnutie **Žalovaný nedostatočne zistil skutkový stav na to, aby mohol riadne posúdiť vplyv Navrhovanej činnosti. Pre úplnosť dodávame, že Žalovaný svoj postup pri voľbe neúčinného technického predpisu žiadnym spôsobom v odôvodnení rozhodnutí nevysvetlil, a preto považujeme obe rozhodnutia v napadnutej časti za nepreskúmateľné a nezrozumiteľné.**

5. NARIADENIE POJEDNÁVANIA

V súlade s ustanovením § 184 ods. 1 písm. g) SSP Žalobca uvádza, že **žiada** nariadenie pojednávania v predmetnej veci.

6. ŽALOBNÝ NÁVRH

6.1. Návrh na priznanie odkladného účinku správnej žalobe Žalobcu

³⁵ Záverečné stanovisko, str. 37 a 67.

³⁶ Ibid, 68.

S ohľadom na vyššie uvedené máme za to, že Záverečné stanovisko ako aj Rozhodnutie sú nezákonné a je potrebné ich zrušiť, ako aj že je dôvod na priznanie odkladného účinku tejto žalobe. Je nepochybné, že okamžitým výkonom, resp. právnym následkom napadnutého Rozhodnutia ako aj Záverečného stanoviska Žalovaného bude hrozba **závažnej a nezvratnej ujmy na životnom prostredí** spočívajúca v pokračovaní Navrhovanej činnosti v rozpore s Územným plánom Bratislavy, Metodikou a príslušnými normami, pričom jej neskoršie pozastavenie, resp. úprava/zmena nemusí byť možná, prípadne môže byť veľmi obtiažna. Máme za to, že priznanie odkladného účinku nie je v rozpore s verejným záujmom. Z uvedeného dôvodu navrhujeme, aby tunajší súd vydal nasledovné

u z n e s e n i e

„Krajský súd v Bratislave priznáva odkladný účinok správnej žalobe podanej Žalobcom proti Žalovanému vo veci preskúmania rozhodnutia ministra dopravy a výstavby Slovenskej republiky, povereného riadením Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 10293/2020 (č. sp.: 5995/2020-1.1) zo dňa 19. marca 2020, ktorým bol zamietnutý rozklad Žalobcu a bolo potvrdené záverečné stanovisko Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie, č. 311/2019-1.7/ak zo dňa 4. októbra 2019, pričom týmto sa pozastavujú účinky rozhodnutia ministra dopravy a výstavby Slovenskej republiky, povereného riadením Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 10293/2020 (č. sp.: 5995/2020-1.1) zo dňa 19. marca 2020, ktorým bol zamietnutý rozklad Žalobcu a bolo potvrdené záverečné stanovisko Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie, č. 311/2019-1.7/ak zo dňa 4. októbra 2019, ako aj účinky záverečného stanoviska Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie, č. 311/2019-1.7/ak zo dňa 4. októbra 2019, a to až do právoplatnosti rozhodnutia Krajského súdu v Bratislave vo veci samej.“

6.2. Návrh na vydanie rozhodnutia vo veci samej

Žalobca sa týmto súčasne domáha, aby súd vo veci samej vydal v súlade s ust. § 191 ods. 1 d) a e) SSP v spojení s ust. § 191 ods. 3 písm. a) nasledovný

r o z s u d o k

„Krajský súd v Bratislave zrušuje rozhodnutie ministra dopravy a výstavby Slovenskej republiky, povereného riadením Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 10293/2020 (č. sp.: 5995/2020-1.1) zo dňa 19. marca 2020, ktorým bol zamietnutý rozklad Žalobcu a bolo potvrdené záverečné stanovisko Ministerstva životného prostredia

Slovenskej republiky, odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie, č. 311/2019-1.7/ ak zo dňa 4. októbra 2019 a súčasne tiež zrušuje záverečné stanovisko Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie, č. 311/2019-1.7/ak zo dňa 4. októbra 2019.

Žalobcovi sa priznáva náhrada trov konania a trov právneho zastúpenia v rozsahu 100 %. Žalovaný je povinný do pätnástich dní od právoplatnosti rozhodnutia, ktorým sa konanie končí, uhradiť Žalobcovi na účet jeho právneho zástupcu náhradu trov konania a trov právneho zastúpenia, ktorých výška bude určená samostatným uznesením.“

V Bratislave, dňa 17. mája 2020

.....

Cyklokoalícia

v.z. TaylorWessing e/n/w/c advokáti s. r. o.

JUDr. Ján Lazur, LL.M., konateľ

na základe plnomocenstva