

TLAČOVÁ SPRÁVA

V Žiline, 21.02. 2017

ROZŠÍRENIE DIAĽNICE D1 A KRIŽOVATKA TRIBLAVINA – ODBORNÁ, NIE POLITICKÁ TÉMA

(stanovisko VÚD, a.s.)

V posledných dňoch v súvislosti s pripravovaným rozširovaním diaľnice D1 Bratislava – Trnava a zmenou križovatky Triblavina, bola spochybňovaná odbornosť výstupov Výskumného ústavu dopravného, a.s. v Žiline. Na tlačovej besede strany OĽANO, kde boli prizvaní aj občianski aktivisti z OZ Triblavina a následne v diskusnej politickej relácii zaznelo veľa neúplných a nepravdivých informácií. S politikmi a aktivistami sa zhodujeme v tom, že dopravná situácia Ľudí v tomto regióne je zlá. Máme ale iný odborný názor na zlepšenie tejto situácie. Myslíme si, že nie politizácia, ale len kvalitná odborná diskusia môže priniesť najlepšie riešenie pre občanov.

Problematika budovania cestnej infraštruktúry vyššieho dopravného významu je nepochybne atraktívnou témou. Vrcholí v súčasnosti, kedy u nás prebieha výstavba viacerých úsekov diaľnic a rýchlostných ciest a ďalšie sa súťažia alebo projektovo pripravujú. Žiaľ čím ďalej tým viac vyrastajú „odborníci“ schopní samostatne navrhovať zdanlivo najlepšie dopravno-technické riešenia. Spochybňujú odbornosť renomovaných inštitúcií, akou je aj Výskumný ústav dopravný, a. s., ktorý sa už šesťdesiattri rokov angažuje nielen v oblasti prípravy dopravných projektov. Ústav je rešpektovanou a uznávanou expertnou autoritou aj z pohľadu Európskej komisie a agentúry Jaspers, s ktorou sú negociované všetky dopravné projekty spolufinancované z eurofondov.

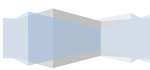
Veľký záujem verejnosti vyvoláva v súčasnosti riešenie dopravnej situácie na vstupe do Bratislavy v úseku diaľnice D1 od Trnavy. Vzhľadom na to, že sme ako Výskumný ústav dopravný, a. s. v minulosti participovali na viacerých štúdiách týkajúcich sa nultého bratislavského obchvatu D4 a súvisiacej rýchlostnej cesty R7, územie máme dostatočne preskúmané. Podrobným mapovaním dopravných vzťahov sa venujeme už od roku 2015. Dôverne poznáme problémy vodičov dochádzajúcich zo satelitných obcí za prácou do hlavného mesta nielen v čase ranných špičiek, ale podobné kolapsové stavy zažíva dopravný systém na výjazde z Bratislavy popoludní, kedy sa obyvatelia žijúci v periférnom území mesta vracajú domov. Mnohí tento problém mylne zovšeobecňujú len na úsek diaľnice D1 od budúcej križovatky Ivanka-sever po mimoúrovňovú križovatku Triblavina.

Za posledné dni sa k tejto problematike uskutočnilo viacero diskusií, skôr politických ako odborných. Na adresu zaangažovaného občianskeho združenia sa mediálne vyjadroval aj zástupca investora, ktorý vlastní pozemky v okolí budúcej diaľničnej križovatky Triblavina a poukazoval na ich ekonomické záujmy v tejto lokalite. Naopak aktivisti zasa už dlhodobo obviňujú štát z preferovania tohto developera. My ako ústav však túto situáciu vnímame len ako dopravný problém, ku ktorému sa snažíme prispieť svojim odborným názorom a skúsenosťami výhradne v záujme skvalitnenia života dotknutých obyvateľov. Dištancujeme sa od zavádzajúcich tvrdení niektorých jednotlivcov a sme presvedčení, že téma by sa nemala politizovať tak, ako sa to deje v súčasnosti. Mali by sa viesť výhradne odborné diskusie, jedine výsledkom ktorých môžu byť adekvátne a hlavne realizovateľné riešenia schopné prinášať celospoločenský úžitok.

Treba uviesť na pravú mieru to, že Národná diaľničná spoločnosť, a. s., pod ktorej gesciou sa stavba rozšírenia diaľnice D1 na vstupe do Bratislavy spolu s predmetnou križovatkou Triblavina pripravuje, sa o zmene technického riešenia rozhodla v roku 2015, nie na základe štúdie VÚD, a.s., ale na základe dopravno-inžinierskych podkladov spracovaných konzorciom projektantských firiem počas projektovej prípravy rozšírenia diaľnice na 6-pruh s kolektormi v stupni stavebného povolenia. Práve z toho dôvodu, že ústav disponuje špecializovaným simulačným softvérom, ako aj odbornosťou, boli sme zo strany diaľničnej spoločnosti oslovení s požiadavkou na spracovanie dopravno-kapacitného posúdenia novonavrhovaného technického riešenia.

Po definitívnom rozhodnutí o realizácii projektu PPP nultého obchvatu D4 a rýchlостnej cesty R7 bolo prirodzeným krokom NDS, a. s. prehodnotenie pôvodného technického riešenia, ktoré uvažovalo so zberom dopravy prostredníctvom kolektorov do jediného úzkeho miesta, križovatky Ivanky-sever. Vzhľadom na výsledky modelovania dopravy v stupni projektovej prípravy pre stavebné povolenie rozšírenia diaľnice D1 na plnohodnotný 6-pruh a vzhľadom na to, že výsledkom toho bola nutnosť budovania 3-pruhových kolektorov namiesto 2-pruhových, diaľničári pristúpili k optimalizácii technického riešenia tak, aby doprava prichádzajúca zo severovýchodného vstupu do hlavného mesta bola rozptýlená po existujúcej infraštruktúre s využitím budúcich mimoúrovňových križovatiek na D4. Tá bude dostatočne kapacitná na to, aby umožnila následné tranzitné, ale aj lokálne zdrojové a cieľové vedenie dopravných tokov v rámci Bratislavy. Budovať celkovo 12 dopravných pruhov v jednom cestnom koridore do jediného vstupu pred Bratislavou nie je ani podľa zahraničných skúseností efektívne a správne riešenie. Tento názor zastávajú aj ďalší odborníci, nezávislí od VÚD, a.s. Treba však poznamenať, že nedostatočnou cestnou infraštruktúrou bojujú aj iné regióny v SR, načo nesmieme zabúdať.

Takto špecifikované technické riešenie pozostávajúce z dostatočne kapacitného 8-pruhu diaľnice a kolektorov vedených v existujúcich cestách smerujúcich na diaľnicu D4, bolo predmetom dopravného posúdenia, ktoré spracoval Výskumný ústav dopravný, a. s. Vychádzal pritom z budúcich infraštruktúrnych opatrení aj na ostatnej sieti ciest podľa zadania. Matice prepravných vzťahov,



ktorými bola zaťažená sieť dopravného modelu, vychádzali z Územného generelu dopravy hl. mesta Bratislavy (ÚGD), v ktorom bolo uvažované s výhľadovým rozvojovým potenciálom všetkých dotknutých miest a obcí v rámci Bratislavského a Trnavského kraja. Zaťažovacie matice v jednotlivých výhľadových scenároch teda zohľadňovali reálnu demografickú prognózu do roku 2040 a z nej vyplývajúci nárast dopravy v tých intenciách, s akými s nimi bolo uvažované v rámci schváleného ÚGD. Spracovaný dopravný generel však nezohľadňoval realizáciu určitých investícií, na ktoré bolo vydané právoplatné územné rozhodnutie. Tieto zámery boli na požiadanie NDS, a. s. spracovateľom doplnené ako nové zdroje a ciele dopravy modelovaného územia v okolí križovatky Triblavina. Okrem investičných projektov v oblasti logistiky bolo v dopravnej zóne Čierna Voda/Chorvátsky Grob už pre modelovaný scenár v roku 2020 doplnených nových 14 500 obyvateľov, ktorí boli prepočítaní na dopravné zaťaženie dotknutej cestnej siete.

Touto reakciou na dezinformácie, ktoré sa v posledných dňoch objavili v médiách v žiadnom prípade nespochybňujeme iniciatívu zástupcov OZ Triblavina, ale poukazujeme na ich nedostatočnú informovanosť. Sporné otázky týkajúce sa technického riešenia si budeme môcť vzájomne vydiskutovať na spoločnom stretnutí aj za účasti Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s., Ministerstva dopravy a výstavby SR a projektantov, ktoré sa uskutoční koncom februára. Veríme, že diskusia bude korektná a bez zbytočného politizovania takého dôležitého projektu, akým je rozšírenie diaľnice D1 na vstupe do Bratislavy. V závere bude na kompetentných, ktorý odborný názor a na základe akých dopravných podkladov a údajov príjmu a rozhodnú sa ho realizovať. Chceme však pripomenúť, že výzvou bude nájsť nielen rozumné riešenie pre diaľnicu D1 práve v koordinácii s vonkajším bratislavským obchvatom, ale predovšetkým hľadať opatrenia na úrovni verejných módov dopravy tak, aby bol v hlavnom meste vybudovaný efektívny a hlavne dlhodobo udržateľný a fungujúci dopravný systém ako celok.

My sme na korektnú diskusiu pripravení. Budeme počúvať a argumentovať. A pri všetkej úcte k politikom, bolo by prospešné, keby počúvali tiež.

Ing. Lubomír Palčák
generálny riaditeľ
predseda predstavenstva

