

## Odpoveď na písomnú interpeláciu poslankyne Zastupiteľstva BSK PhDr. Márie Kiskovej

### Text interpelácie:

Citujem obyvateľov Bernolákova, ktorí sa na mňa obrátili :

1. Technická štúdia vypracovaná zhotoviteľom 2M-SK s.r.o. pre BSK z 11/2019 je podľa obyvateľov Bernolákova viac ako sporná hlavne vo vytýčenej červenej trase v druhom (strednom) úseku, ktorá napriek všetkým zmieneným negatívam v TŠ je prioritizovaná. Obyvatelia Bernolákova žiadajú preto nepokračovať v procesných úkonoch. Cieľom „Tangenty“ v navrhovaných trasách nie je pomôcť regionálnej doprave, ale developerom, ktorí v blízkosti križovatky Triblavina a pozdĺž Seneckej cesty v krátkom čase plánujú spustiť logistické parky, technologické centrá a priemyselné haly určené na prenájom. V dôsledku toho stúpne intenzita nielen osobnej, ale hlavne nákladnej dopravy, čo preťaží všetky existujúce cesty v oblasti. Preto Tangenta medzi križovatkou Triblavina a bratislavským letiskom v smere na D4, by slúžila hlavne tranzitnej nákladnej doprave. Jej existencia by zároveň podnietila vznik ďalších developerských projektov a zintenzifikovanie nákladnej prepravy. Obyvatelia lokality, kadiaľ by Tangenta mala viesť, teda Bernolákova, Ivanky pri Dunaji a Zálesia, by ale potrebovali vyriešiť dopravu smerom z dedín na Seneckú cestu alebo D1 v smerovaní na Bratislavu a nie na Jarovce a letisko. Preto ako jediný zmysluplný úsek vnímame len prvý úsek Tangenty od ulice Bernolákovskej v Ivanke pri Dunaji, resp. Trnavskej v Bernolákove, smerom na Seneckú cestu. Neúnosné míňanie finančných prostriedkov na súkromné záujmy logistických centier a zahlcovanie už tak kritickej dopravnej situácie kamiónovou dopravou nie je správnym riešením. Túto skutočnosť podporil svojimi slovami aj minister hospodárstva SR Ing. Richard Sulík vtom, že citujem: „Budeme podporovať výstavbu logistických centier a parkov iba vo východnej a strednej časti územia SR, ako aj všetkými deklarované požiadavky na znižovanie celkových emisií CO<sub>2</sub>“.Predseda BSK p. Mgr. Juraj Droba sám v článku v HN z 18.9.2020 písal citujem : o nutnosti posilnenia verejnej regionálnej dopravy ako dôležitej alternatívy voči autám. A toto považujeme za zmysluplnú budúcnosť. Zároveň v prílohe prikladáme Analýzu technickej štúdie s kritickými výhradami k jej Vypracovaniu (Argumenty).

### Odpovede Odboru dopravy (ďalej len „OD“) k bodu č. 1:

Bratislavský samosprávny kraj (ďalej len „BSK“) si dovoľuje upozorniť, že technická štúdia (TŠ) je technickým podkladom pre spracovanie Zámeru pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie (EIA) (ďalej len „Zámer EIA“) a podkladom k jej spracovaniu bol platný územný plán regiónu BSK (ďalej len „ÚPN-R BSK“) a územné plány obcí (ďalej len „ÚPN-O“) dotknutých predmetnou stavbou. Vyššie spomenutá „Tangenta“ je zapracovaná v ÚPN-R BSK na základe odsúhlasenia dotknutých obcí už od roku 2013. ÚPN-R BSK bol schválený Zastupiteľstvom BSK dňa 20.09.2013 uznesením č. 60/2013 a jeho záväzná časť bola vyhlásená Všeobecne záväzným nariadením BSK č. 1/2013 zo dňa 20.09.2013 s účinnosťou od 15.10.2013.



**Stanovisko občanov spolu s petičnými hárkami občania zaslali na BSK dňa 2.9.2020.**

- 2. Môže BSK zdôvodniť, prečo obyvatelia Bernolákova k dnešnému dňu t.j. 16.10. 2020 nedostali odpoveď na petíciu zo dňa 2.9.2020?**

**Odpovede OD k bodu č. 2:**

BSK si dovoľuje upozorniť, že vyššie uvedený dokument sú námietky a pripomienky k technickej štúdii tangenty „Prepojenie ciest I/61 (Senecká) a D4“ s podpisovými hárkami. BSK predmetný dokument eviduje pod číslom 26859/2020, 06424/2020/PK-40. Na BSK aktuálne ešte stále prebieha doručovanie stanovísk oslovených organizácií a inštitúcií ohľadom vyjadrenia k technickej štúdii stavby „Prepojenie ciest I/61 a D4“. Došlé stanoviská, podnety a ďalšie podkladané materiály budú súčasťou zadania na vypracovanie Zámeru EIA pre predmetnú stavbu. Úlohou budúceho spracovateľa Zámeru EIA bude preveriť navrhnuté varianty z vyššie uvedenej technickej štúdie a upraviť varianty, respektíve pridať nové varianty, v zmysle pripomienok z došlých stanovísk, podnetov a pod. Následne v rámci vypracovania zámeru sa uskutočnia pracovné stretnutia s dotknutými obcami, organizáciami a ďalšími inštitúciami. Predpoklad začiatku spracovania Zámeru EIA je I. polrok 2021. Následne v prípade úspešného ukončenia spracovania Zámeru EIA bude nasledovať Proces posudzovania vplyvov na životné prostredie v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „Proces EIA“).

- 3. Môžete vysvetliť, prečo je v Technickej štúdii odporúčaná Tangenta (zvýraznená) v červenej trase, keď ako v jedinej variante je v druhom úseku navrhovaná asanácia existujúcich nehnuteľností?**

**Odpovede OD k bodu č. 3:**

V sprievodnej správy predmetnej TŠ je uvedené záverečné zhodnotenie, v ktorom je odôvodnený výber odporúčaného variantu do ďalšej prípravy:

**„4.3 Záverečné zhodnotenie**

Záverečné posúdenie navrhovaných variantov je rozdelené do troch častí:

**1. súlad s územnými plánmi:**

Základným podkladom pre navrhovanú trasu bol územný plán VÚC Bratislavského samosprávneho kraja. Doplnkovo sa použili územné plány obcí, cez ktoré navrhovaná trasa prepojenia ciest I/61 – D4 prechádza. V jednotlivých územných plánoch sa líši smerovanie navrhovaného cestného prepojenia. V jednotlivých územných plánoch – časť doprava nie sú uvedené parametre pre navrhovanú komunikáciu v zmysle STN 73 6101. Preto pri súlade sa bral do úvahy koridor, ktorý je vymedzený trasou v jednotlivých územných plánoch. Šírka koridoru je do +/- 100 m. Pri tomto posúdení zodpovedá územným plánom variant A. Z tohto dôvodu do ďalšej prípravy stavby odporúčam **variant A**. Smerové vedenia variantu A je potrebné zapracovať do nových územných plánov obcí, ale aj VÚC BSK.



**2. očakávané vplyvy na vybrané zložky životného prostredia:**

Očakávané vplyvy	variant A- červený	variant B- modrý
Pohoda a kvalita života	-2	-3
Hluková záťaž	-2	-3
Záťaž prašnosťou emisiami z dopravy	-2	-3
Vplyv na dopravné pomery v dotknutom území	+4	+4
Vplyv na bezpečnosť cestnej premávky	+3	+3
Vplyv na stabilitu horninového prostredia	-1	-1
Očakávané vplyvy	variant A- červený	variant B- modrý
Znečistenie pôd	-1	-1
Vplyv na klímu a ovzdušie	-2	-2
Vplyv na podzemnú vodu	-2	-2
Vplyv na povrchovú vodu	-2	-2
Zásah do biotopov, výruby drevín	-4	-4
Vplyv na prvky územného systému ekologickej stability	-3	-3
Vplyv na krajinu (vizuálny a bariérový vplyv)	-2	-3
Vplyv urbánny komplex	-3	-4
Vplyv na rekreáciu a rekreačný potenciál územia	-2	-4

Na základe týchto poznatkov odporúčame realizovať „Prepojenie ciest I/61 a D4“ vo variante A-červenom.

Realizácia variantu A-červeného je podmienená dodržaním súboru organizačných, technických a environmentálnych opatrení, ktoré musia byť v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie upresnené.

**3. investične náklady**

V rámci technickej štúdií boli spracované orientačné rozpočty. Investičné náklady (kapitálové výdavky) pre **variant A sú 52,4 mil. bez DPH** a pre **variant B sú 48,6 mil. bez DPH**. Rozdiel investičných nákladov je 7,25% v prospech variantu B. Z dôvodu veľkej odlišnosti návrhu tvaru križovatky Zálesie, bola do výpočtu započítaná križovatka v tvare „trojlístka“ t.j. s vyšším investičným nákladom.



**Celkové odporúčanie :**

**Na základe vyššie uvedených kritérií odporúčame do ďalšej prípravy VARIANT A – ČERVENÝ.“**

**4. Ako prípadne plánuje BSK riešiť asanáciu... a odškodnenie poškodených majiteľov?**

Poslanci a starostovia obcí Bernolákova, Ivanka pri Dunaji a Zálesia predložili na BSK nesúhlasné stanoviská ku stavbe cesty „Tangenta“.

**5. Bude sa BSK riadiť týmito stanoviskami obcí a zámer vybudovať cestu v navrhovaných trasovaniach zamietne tiež?**

**Odpovede OD k bodu č. 4 a č. 5:**

Ako už bolo uvedené vyššie v odpovedi pri bode č. 2, došlé stanoviská, podnety a ďalšie podkladané materiály budú súčasťou zadania na vypracovanie Zámeru EIA pre predmetnú stavbu. Úlohou budúceho spracovateľa Zámeru EIA bude preveriť navrhnuté varianty z vyššie uvedenej technickej štúdie a upraviť varianty, respektíve pridať nové varianty, v zmysle pripomienok z došlých stanovísk, podnetov a pod. Následne v rámci vypracovania Zámeru EIA sa uskutočnia pracovné stretnutia s dotknutými obcami, organizáciami a ďalšími inštitúciami. Predpoklad začiatku spracovania Zámeru EIA je I. polrok 2021. Následne v prípade úspešného ukončenia spracovania Zámeru EIA bude nasledovať Proces EIA.

Až v prípade získania právoplatného územného rozhodnutia pre odporúčaný variant z Procesu EIA predmetnej verejnoprospešnej stavby začne BSK vykupovať dotknuté pozemky a nehnuteľnosti určené na asanáciu na základe znaleckého posudku. V prípade nesúhlasu dotknutých strán, bude BSK postupovať v zmysle platnej legislatívy.

**6. Zpracuje BSK následne zrušenie navrhovanej cesty (tangenty) do ÚP BSK?**

**Odpovede OD k bodu č. 6:**

Aktuálne BSK neuvažuje s odstránením navrhovanej cesty (tangenty) z ÚPN-R BSK a prehodnotenie navrhovanej cesty bude až po ukončení Procesu EIA pre predmetnú stavbu.

*Odpoveď vypracoval: Ing. arch Ján Čuvala, referent oddelenia pozemných komunikácií*