

## ARGUMENTY pre pána starostu Bernolákova Mgr.Červienku k zasadnutiu na BSK

Autor technickej štúdie je pomerne neznáma 2M - SK s.r.o., ktorá sa podľa Výpisu z Obchodného registra (<http://www.orsr.sk/vypis.asp?ID=106428&SID=3&P=1>) do roku 2018 nevenovala vypracúvaniu stavebných zámerov, štúdií... Nemá ani webovú stránku.

Máme pochybnosť, či štúdia a záverečné celkové odporúčanie neboli vypracované na objednávku niekoho tak, aby mu navrhovaný záver vyhovoval, lebo **záver je v rozpore so samotnou analýzou v technickej štúdii**. V závere štúdie p. Ing. Michal Mojžiš z 2M - SK s.r.o. odporúča červený variant, pričom podľa ich vlastných analýz vychádza vo väčšine ukazovateľov ako najmenej výhodný. Konkrétne spomína nasledovné nevýhody trasy A červeného variantu :

Na s. 32 je uvedené, že červený variant je drahší ako modrý:

### **3. investičné náklady**

V rámci technickej štúdie 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.

Podľa návrhu variantov na s. 5 je červený variant najdlhší:

#### **Návrh variantov**

##### **Variant A (červený)**

1. Úsek km 0,000 – 1,425 → MÚK Bernolákovo západ – MÚK Ivanka východ (cesta III/1048)
2. Úsek km 1,425 – 3,543 → MÚK Ivanka východ – MÚK Ivanka juh (cesta III/1041)
3. Úsek km 3,543 – 5,666 → MÚK Ivanka juh – MÚK Zálesie

##### **Variant B (modrý)**

1. Úsek km 0,000 – 1,425 → MÚK Bernolákovo západ – MÚK Ivanka východ (cesta III/1048)
2. Úsek km 1,425 – 3,092 → MÚK Ivanka východ – MÚK Ivanka juh (cesta III/1041)
3. Úsek km 3,092 – 5,158 → MÚK Ivanka juh – MÚK Zálesie

##### **Pod variant A-B (fialový)**

1. Úsek km 0,000 – 1,425 → MÚK Bernolákovo západ – MÚK Ivanka východ (cesta III/1048)
2. Úsek km 1,425 – 3,542 → MÚK Ivanka východ – MÚK Ivanka juh (cesta III/1041)
3. Úsek km 3,542 – 5,622 → MÚK Ivanka juh – MÚK Zálesie

##### **Pod variant B-A (zelený)**

1. Úsek km 0,000 – 1,425 → MÚK Bernolákovo západ – MÚK Ivanka východ (cesta III/1048)
2. Úsek km 1,425 – 3,104 → MÚK Ivanka východ – MÚK Ivanka juh (cesta III/1041)
3. Úsek km 3,104 – 5,253 → MÚK Ivanka juh – MÚK Zálesie

Na s.6 je uvedené:

Kategória cestnej komunikácie je navrhnutá podľa dopravného modelu. Podľa dopravného modelu je prvý úsek (MÚK Bernolákovo západ – MÚK Ivanka východ) navrhnutý kat. C 9,5/80. Druhý a tretí úsek (MÚK Ivanka východ – MÚK Zálesie) je navrhnutý kat. C 11,5/80. Kategória je navrhnutá pre všetky varianty rovnaká. Pre potreby nemotoristickej dopravy je súbežne s navrhovanou cestou vedená cyklocesta, v druhom úseku spolu s chodníkom pre peších.

Je zvláštne, že jednotlivé úseky tangenty by mali mať rozdielnú šírku... Spomínaný cyklochodník bude mať sporné využitie, keďže v lokalite Bernolákova a Ivanka pri Dunaji sa už nachádzajú vhodné trasy pre cyklistov, pričom nie je pri nich nutné vychádzať bicyklom hore na výjazd na MÚK (mimoúrovňovú križovatku) vybudovanú na pilieroch, tak ako by to bolo nutné pri navrhovanej tangente a ísť bicyklom popri vysokou rýchlosťou jazdiacich osobných aj

nákladných automobiloch. Skôr to vyzerá, že keď by sa po čase (veľmi rýchlo) ukázalo, že cyklistický chodník tam nemá zmysel a nevyužíva sa, tak je veľmi **ľahké potom rozšíriť zatiaľ deklarovanú dvojpruhovú cestu na štvorpruhovú**.

Na s.6 je uvedené, že v ich štúdii výhľadové dopravné zaťaženie vychádza zo **súčasného zaťaženia komunikačnej siete**. Z toho vyplýva, že pri svojej analýze **nezohľadňovali nárast nákladnej dopravy** z čoskoro do prevádzky spusteného nového logistického parku P3 a ďalšie pripravované projekty, ktoré výrazne zahustia dopravu nákladnými automobilmi.

*Predpoklady výpočtu a použitá metodika*

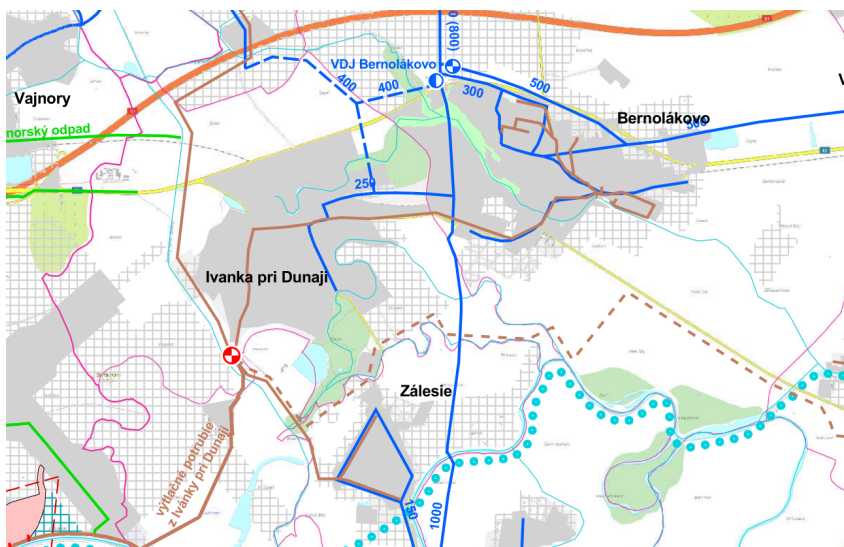
Model výhľadového dopravného zaťaženia vychádza z analýzy doterajšieho vývoja dopravného zaťaženia príslušnej komunikačnej siete so stanovením predpokladaného dopravného zaťaženia do roku 2055. Základné predpoklady pre model výhľadového dopravného zaťaženia boli vygenerované z:

- predpokladaného demografického vývoja spoločnosti,
- predpokladaného ekonomického vývoja spoločnosti,
- zohľadnenia charakteru regiónu a predpokladaného regionálneho vývoja,
- predpokladaného postupu výstavby cestnej infraštruktúry v záujmovom území,
- súčasného zaťaženia dotknutej komunikačnej siete.

Na s. 25 je potom zavádzajúce tvrdenie, že emisná záťaž bude mierna, keďže v analýze sa zohľadňovalo súčasnú zaťaženie komunikačnej siete a nebral sa do úvahy aj výrazný nárast nákladnej dopravy z logistických parkov.

vegetácie môžeme na základe jej záverov konštatovať, že znečistenie ovzdušia oxidmi dusíka a oxidom uhoľnatým z dopravy na navrhovanej činnosti nebude dosahovať limitné hodnoty podľa v súčasnosti platnej legislatívy. Imisnú záťaž možno z pohľadu jej významnosti na ochranu zdravia ľudí klasifikovať ako miernu.

Navrhovaná červená trasa A je v kolízii aj s trasou vodovodného potrubia DN 1000 v blízkosti ulíc Buková a Šalviová v Bernolákove.



Zdroj: [https://bratislavskykraj.sk/wp-content/uploads/2020/03/vykres\\_vodneho\\_hospodarstva.pdf](https://bratislavskykraj.sk/wp-content/uploads/2020/03/vykres_vodneho_hospodarstva.pdf)

Na s. 24 je uvedené, že trasa A zaberie viac pôdy ako trasa B, čo je ďalšie negatívum:

#### **4.1.1. Záber pôdy**

Bilancie dočasných trvalých záberov PF a LF sú uvedené v nasledovnej tabuľke:

Variant	Celkový záber pozemkov - Trvalý záber			Dočasný Záber
		- z toho PPF	-z toho LPF	
	(ha)	(ha)	(ha)	(ha)
A	22,10	10,51	10,52	5,59
B	20,00	10,06	8,84	3,04

Na s. 31 je uvedené, že predmetná stavba je navrhovaná z dôvodu odklonenia dopravy z ciest III/1041 a III/1048.

#### 4.2 Nultý variant

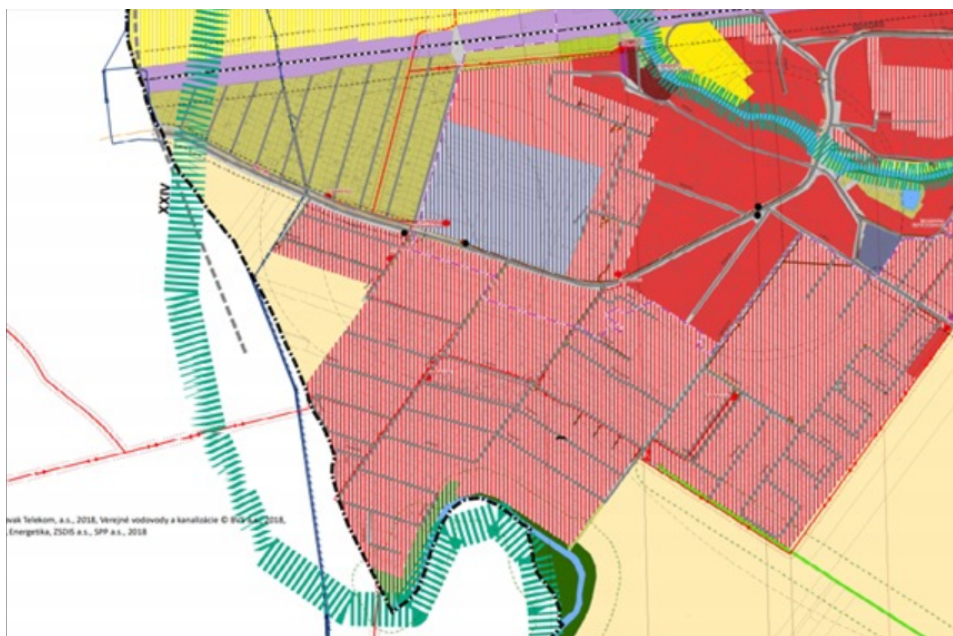
Nultý variant je stav, keď sa navrhovaná stavba cestnej infraštruktúry nebude realizovať. Predmetná stavba je navrhovaná z dôvodu odklonenia a prerozdelenia dopravy z ciest III/1041 a III/1048. Tieto dve cesty zabezpečujú obsluhu územia dotknutých obcí – Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo a Zálesie. Časť dopravy, z pohľadu obce Ivanka pri Dunaji, je tranzitná doprava, t.j. ktorej zdrojom a cieľom sú predovšetkým obce Bernolákovo a Zálesie. Z dôvodu zníženia dopravného zaťaženia obce Ivanka pri Dunaji je nevyhnutné dobudovať cestné prepojenie medzi I/61 a D4. Týmto spôsobom odkloníme časť dopravy z obce Ivanka pri Dunaji. Súčasná cestná sieť (III/1041 a III/1048) je na konci životnosti z pohľadu kapacity. Intenzita dopravy je na ceste III/1041 – 8012 voz/24 hod., na ceste III/1048 – 8263 voz/24 hod (zdroj SSC, rok 2015). Pričom šírkové usporiadanie týchto ciest v nezastavanom území zodpovedá kat. C 6,5 – 7,5, čo predstavuje kapacitu 4 000 voz/24 hod – 12 500 voz/24 hod v zmysle ČSN, resp. 3 000 voz/24 hod v zmysle STN. Uvedená teoretická kapacita zodpovedá extravilánovej ceste. V prípade zastavaného územia je kapacita nižšia. Z porovnania kapacity a intenzity vidno, že cestná sieť tvorená cestami III/1041 a III/1048 v území je na konci životnosti. Preto je nevyhnutné rozšíriť existujúce cesty – pridať jazdné pruhy, znížiť prvky obslužnosti územia, atď., resp. hľadať (navrhnuť) nový koridor pre odklonenie, resp. prerozdelenie dopravy.

Z tohto pohľadu sa javí ako najschodnejšie riešenie – nový cestný koridor, ktorý predstavuje navrhované prepojenie ciest I/61 a D4.

Ako jedno z riešení je navrhnuté pridať jazdné pruhy. Prečo sa teda už dávno nerealizovalo rozšírenie Seneckej cesty I/61? A ak je potrebné odkloniť dopravu zo spomínaných ciest, tak toto „odklonenie“ by sa predsa zabezpečilo **vybudovaním len prvého úseku tangenty** z III/1048 smerom na Seneckú cestu I/61 a nie celého obchvatu / spojnice medzi dvomi diaľnicami D1 a D4, ktorá by slúžila hlavne nákladnej doprave.

**Argument, že by sa zakázalo používanie cesty nákladnej doprave neobstoí, lebo každý zákaz je možné po čase zmeniť.** Ak raz už bude postavená navrhovaná cesta ako spojnica diaľnic s parametrami cesty II. triedy, tzn s dostatočnou šírkou a návrhovou rýchlosťou 80km/hod, tak ako je to teraz v technickej štúdii, tak je len otázkou času, kedy by mohla tadiaľ jazdiť aj (hlavne) nákladná doprava.

Podľa ÚP Bernolákovo je v druhom úseku červená trasa aj v kolízii s biokoridorom vedúcim pozdĺž západnej časti lokality Bernolákovo juh, čo bude mať negatívny vplyv na prírodu.



Grafické znázornenie ÚP Bernolákovo: Časť lokality Bernolákovo juh, kadiaľ je navrhnutý 2.úsek čerenej A trasy

**V pôvodnom územnom pláne obce Bernolákovo** aj Ivanka p.Dunaji bola v úseku od Trnavskej ulice popri lokalite Bernolákovo juh **navrhnutá cesta III. triedy**, ktorá ani nemala ukončenie.

A zrazu je z toho celého jedna veľká spojnica dvoch diaľnic D1 a D4 a cesta o kategóriu vyššie.

Pričom z celej tangenty má pre obyvateľov okolitých dedín zmysel iba spojnica Trnavskej ulice v Bernolákove so Seneckou cestou I/61.

Investícia do tangenty, ktorá bude obchvatom medzi D1 a D4, bude slúžiť hlavne nákladnej doprave.



Tieto peniaze je ale potrebné radšej naliať do **integrácie dopravy, zintezifikovania koľajovej dopravy v regióne BSK, pospájaníu cyklotrás a ich bezkolízneho vedeníu a križovaniu s cestami pre motorové vozidlá.**

**Každý vybudovaný kilometer novej cesty len pritahuje novú a novú dopravnú intenzitu, ktorá si zase znova vyžaduje ďalšie investície a tak dookola!!**

Z pohľadu potreby obyvateľov žijúcich v tejto lokalite, hlavne z obcí Ivanka p. Dunaji, Bernolákovo, Zálesie, Nová Dedinka a z hľadiska využiteľnosti novej cesty, je skutočne **potrebná iba časť tangenty, ktorá by odľahčila zlú dopravnú situáciu v Ivanke pri Dunaji** tým, že by odvieďla kolóny áut z centra Ivanky, hlavne tranzitujúce vozidlá z okolitých obcí tak, aby nemuseli prechádzať križom cez Ivanku pri Dunaji, ale smerovali by priamo z **MÚK Ivanka východ na križovatku so Seneckou cestou MÚK Bernolákovo západ a križovatku Triblavina na D1.**

Na s. 25 autor uvádza, že červená trasa je priaznivejšie lokalizovaná voči zastavanému územiu, čo je zavádzajúce, lebo je to presne naopak.

Z hľadiska porovnania variantov lepšie riešenie predstavuje variant A-červený, nakoľko je priaznivejšie lokalizovaný voči zastavanému územiu.

Na s. 19 sám autor uvádza, že v **druhom úseku červenej varianty bude potrebná asanácia existujúcej zástavby.** Pričom asanácia je určite považovaná za výrazný zásah do obytnej zóny.

VARIANT A – ČERVENÝ:

Začiatok DRUHÉHO ÚSEKU (km 1,425) je v mimoúrovňovej križovatke Ivanka-východ. Jedna sa o jednovetvovú MÚK, t.j. na navrhovanej komunikácii, ako aj na ceste III/1048 sú navrhnuté stykové križovatky tvaru T, ktoré sú prepojené samotnou vetvou. Predmetná križovatka neumožní priamy pohyb cez križovatku. Zároveň sa využíva nad križovanie nad železničnou traťou v prvom úseku (most dlhý 175 m). Cez križovatku je vedená oddelená komunikácia pre cyklistov, ktorá je v úseku cesta III/1048 – Biela voda rozšírená aj o chodník pre peších. Na začiatku úseku je navrhovaná trasa v kolízii s pripravovaným obytným súborom „Dombále“. Predmetný obytný súbor je navrhovaný až po hranicu k.ú. Ivanky pri Dunaji / Bernolákovo, pričom nezachoval dostatočný koridor pre navrhovanú komunikáciu a vytláča pripravované cestné prepojenie až za hranicu k.ú. Ivanka pri Dunaji / Bernolákovo, čo by si vyžiadalo asanáciu existujúcej zástavby. V km 2,522 križuje navrhovaná komunikácia Bielu vodu a cez oblasť „Sihotské“ smeruje ku križovaniu s cestou III/1041 v úseku Ivanka pri Dunaji – Zálesie. Výškové vedenie navrhovanej cesty je vedené ponad cestu III/1041. V tomto mieste – koniec druhého úseku je navrhovaná MÚK Ivanka-juh.

**Vplyv červenej A trasy v 2. úseku na životy obyvateľov v tejto lokalite by bol výrazný.** Podľa spresnenia vymedzenia vzdialeností, ktoré zaslal BSK, je uvedené, že v katastri obce Bernolákovo, bude červený variant od zástavby pri Bukovej ul vo vzdialenosti od osi cesty **69 m!** a teleso cesty je vzdialené **53 m!** Ulica Nevädzová – Šalviová (križovatka) je vzdialená **138 m!**

Cesta II. triedy s predpokladanou povolenou rýchlosťou 80km/h (a možno viac), kde bude jazdiť hlavne **nákladná doprava vo dne aj v noci**, je vzdialená **LEN 50, resp 100m !!! od obytnej časti**, nemôže byť najlepším variantom navrhovanej cesty, ale naopak najhorším variantom. Keďže v danej lokalite sa nachádza ešte nezastavané územie v kú Ivanky pri Dunaji v časti Dombále a aj v návrhu technickej štúdie je znázornená modrá trasa, tak **pre tento 2. úsek je lepší variant modrá trasa B**, ktorá je v druhom úseku oproti navrhovanému červenému variantu priaznivejšie situovaná voči zastavanému územiu, keďže obchádza už existujúcu výstavbu vo väčšej vzdialenosti a prechádza dosiaľ nezastavaným územím. Tým aj menej ovplyvňuje obyvateľov žijúcich v blízkej lokalite Bernolákovo juh hlukom, exhalátmi a otrasmí. Rovnako sa vyhyba aj existujúcej zástavbe v časti v Ivanke pri Dunaji.

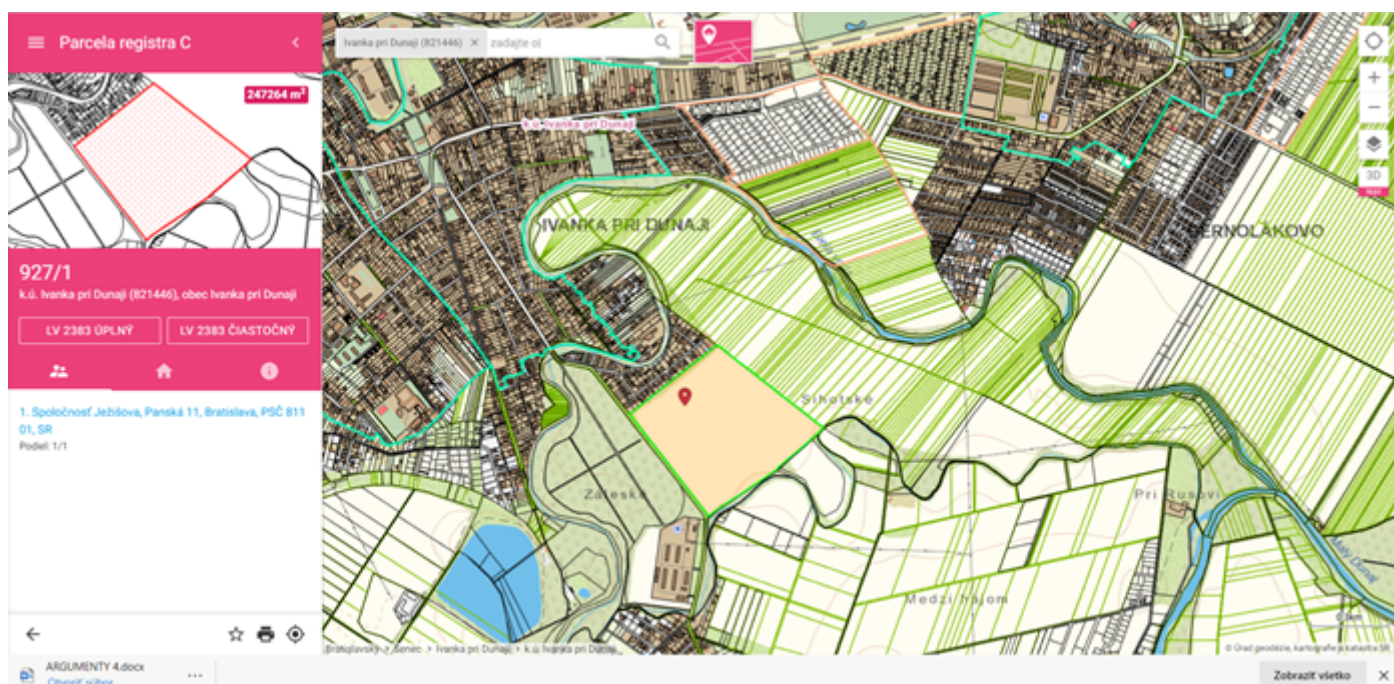
Keďže modrá trasa je v 3. úseku navrhnutá v neprijateľnej verzii oddeľujúcej rekreačnú oblasť v okolí „Štrkovky“ od zvyšku obce Ivanka pri Dunaji, tak **v 3. úseku je najlepším riešením červená trasa A.**

Nie je možné preto porovnávať zásah do ešte neexistujúcej obytnej zóny Dombále, ktorá ani nemusí byť vybudovaná, so zásahom **do už dlhé roky existujúcej výstavby v časti Bernolákovo juh.** V časti Bernolákovo juh by to výrazne negatívne ovplyvnilo kvalitu života obyvateľov, ale v časti Dombále by to akurát zmenilo investičné plány developerov a majiteľov pozemkov. Pričom obec IpD mala myslieť na to, že aj podľa ÚP Ivanky p. D. tu mala byť vybudovaná cesta a mal tu byť vynechaný dostatočne široký koridor. **Na túto chybu Ivanky p. D. by nemali doplácať obyvatelia už existujúcej zástavby v časti Bernolákovo juh, alebo sa jedná o vyšší záujem?**

**Tým, že autor analyzoval ako celok len dva varianty – červený a modrý – mylne vyvolal dojem, že neexistuje lepšia alternatíva!** Dva ďalšie varianty – **zelený** a **fialový** - len spomenul ako možné a že sú kombináciami modrého a červeného variantu. Z pomenovaní nevýhod jednotlivých úsekov ale vyplýva, že **zelený variant je najvýhodnejší z hľadiska väčšiny porovnaní.**

Ešte poznámka na okraj: Na zbgis sme našli iba jeden ucelený pozemok, ktorý patrí cirkvi: uvažujeme nad tým, či aj toto nie je ten dôvod cesty. Zistili sme, že ak by sa mal budovať privádzač pri Zálesí, budoval by ho BSK alebo by sa možno BSK dohodol s ministerstvom dopravy. Koncesionár by ho budovať nemal. Triblavina by mala byť spustená do prevádzky niekedy v 6/2021 (je to zatiaľ neoficiálna info, oficiálne je to jar 2021). Nevie, či by pre BSK bolo výhodnejšie stavať cestu od označeného pozemku ku križovatke so Seneckou cestou (odtiaľ už bude cesta ku križovatke vybudovaná) alebo by vyšlo lacnejšie postaviť diaľničnú križovatku s cestou cez les medzi Ivankou a Zálesím. Sú to naše úvahy.

Ďalej sme zistili, že cesta od križovatky so Seneckou cestou po diaľničnú križovatku Triblavina má dĺžku 579,6 m, je II. triedy profil C9,5/60, to znamená, že je okrem iného navrhovaná len pre maximálnu rýchlosť 60 km/h. Stále preto ostáva záhadou, prečo od križovatky tangenty s Ivanskou cestou až po križovatku D4 je navrhnutý profil C 11,5/80.



### **Odôvodnenie nesúhlasu s výstavbou tangenty v časti od MUK Ivanka východ po MUK Ivanka juh:**

Väčšina obyvateľov Bernolákova je zamestnaných v Bratislave, kde sú aj spádové oblasti pre zdravotnú starostlivosť a školstvo. Smerovanie dopravy v kritických ranných a poobedných špičkách je teda z a do Bratislavy. Doprava v smere Bernolákovo a Zálesie nie je významná, keďže medzi dedinami nie je prepojenie v pracovnej, zdravotnej ani sociálnej či vzdelávacej oblasti. Smerovanie automobilovej dopravy by malo byť na zberné komunikácie vedené v maximálnej možnej miere mimo obce a zastavané územie. V tejto oblasti túto funkciu spĺňa existujúca cesta I/61 a diaľnica D1 a v krátkom období dobudovaná diaľnica D4. Keďže tieto komunikácie sú vedené mimo obcí, doprava by mala byť smerovaná na ne. Úsek tangenty, od MUK Ivanka východ po MUK Ivanka juh je vedený v tesnej blízkosti zastavaného územia v katastrálnej oblasti Bernolákovo a územia v katastrálnom území Ivanka pri Dunaji určenom podľa územného plánu obce na výstavbu obytných domov, tangenta by teda nespĺňala účel komunikácie odvádzajúcej dopravu mimo obce. Pre odľahčenie dopravy v Bernolákove má zmysel vybudovanie rozšírenie I/61 na štvorprúdovú komunikáciu a odvádzanie automobilovej dopravy v rôznych bodoch z obce Bernolákovo na I/61. Z tohto dôvodu obec Bernolákovo súhlasí s vybudovaním časti tangenty od Križovatky Ivanka východ po MUK Bernolákovo západ s úrovňovou križovatkou Ivanka východ.

Pre vyriešenie problémovej dopravnej situácie je potrebné budovanie najmä verejnej dopravy a nie ďalších ciest, ktoré by pritiahli k obytným štvrtiam nákladnú dopravu. **BSK by sa mal snažiť o zatraktívnenie a uprednostnenie spoločnej integrovanej dopravy na úkor individuálnej dopravy. Preto by sa mali vybudovať záchytné**

**parkoviská pri každej stanici v každej obci a zintenzívniť vlakové spoje. Jedine BSK má túto kompetenciu. Preto je nepochopiteľné, že sa toto nerieši prioritne.**

**Keďže štúdia vykazujú zjavné nedostatky, žiadame:**

Dokladovať všetky podklady, z ktorých čerpal spracovateľ Technickej štúdie, najmä:

- 1) zdroj dát pre dopravno-inžinierske podklady - uviesť, konkrétne, z ktorého zdroja sa získali údaje o dopravnom zaťažení, konkrétne aký softvér sa použil na stanovenie výhľadového dopravného zaťaženia, vstupy a metodika výpočtu a pod. **Sme za to, že vstupné dáta boli úmyselne skreslené** (pri skreslených dátach nepomôže ani štandardný algoritmus).,
- 2) predložiť rozpočet, na základe ktorého sa určovala cena jednotlivých variantov (všetkých štyroch variantov), konkretizovať, ktoré budovy sa v červenom variante majú **asanovať a uviesť hodnotu objektov, s ktorými sa počítalo v rozpočte. Nie je konkrétne napísané, o ktoré budovy presne sa jedná a v akej hodnote?!**,
- 3) zdôvodnenie rozdielnosti profilov komunikácie v úseku od MUK Zálesie po MUK Ivanka východ (C 11,5/80) a od MUK Ivanka východ po MUK Bernolákovo západ (C 9,5/80), na pokračovaní cesty od MUK Bernolákovo západ na Triblavinu sa buduje cesta II. triedy profilu C 9,5/60, tangenta by sa skladala z ciest z troch rôznych profilov,
- 4) zdôvodniť a vysvetliť údaje v tabuľke Prognóza dopravy na medzikrižovateľských úsekoch pre celé výhľadové obdobie (str. 7),
- 5) zdôvodniť nárast automobilovej a najmä nákladnej dopravy od križovatky MUK Ivanka východ smerom na Ivanka západ, keďže cez dediny Bernolákovo a Ivanka pri Dunaji je zákaz prejazdu nákladných automobilov,
- 6) vyžiadať si variantu úrovňového križovania tangenty a cesty medzi Bernolákovom a Ivankou pri Dunaji,
- 7) vyžiadať si celkové posúdenie pre fialový a zelený variant.,
- 8) posúdiť varianty vzhľadom na trasovanie vodovodného potrubia DN 1000,
- 9) vyžiadať od Úradu verejného zdravotníctva kvalitné odborné posúdenie zdraviu škodlivých faktorov na životné prostredie a posúdenie z hľadiska hlukovej záťaže na obyvateľov (hluková a exhalačná štúdia).

**Vážený pán starosta! Žiadame Vás ako nášho zákonného zástupcu v obci Bernolákovo, aby ste žiadali od BSK verejný prísľub, že tangenta sa nebude využívať pre nákladnú dopravu a nákladná doprava bude mať na tangentu zákaz vjazdu.**

V Bernolákove, 14.8.2020

Obyvatelia Bernolákovo JUH