

Ministerstvo životného prostredia SR
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Námestie Ľudovíta Štúra 1
812 35 Bratislava

VEC: Pripomienky k správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti
„Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica“

V súvislosti s posudzovaným zámerom „Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica“ zasielam pripomienky k zverejnenej správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti:

- 1) Správa nedostatočne posúdila vplyvy posudzovaných variantov riešenia na dopravu a zaťaženosť jestvujúcich úsekov diaľnic D1 a D2 na území Bratislavy. V dopravno-inžinierskom posúdení neboli využité kľúčové údaje o smerovaní dopravy v riešenom území z už vykonaných a dostupných smerových dopravných prieskumov. Spracovateľ nepoužil ani údaje o smerovaní tranzitnej nákladnej dopravy v súčasnosti predchádzajúcej cez Bratislavu, ktoré je možné získať z mýtného systému.

Nevyužitím týchto údajov bol v správe zamlčaný fakt, aké nízke % z dopravy na vjazdoch do Bratislavy tvorí tranzitná doprava. A tiež že v nej výrazne dominuje tranzitu cez Bratislavu v smeroch sever – juh (trasa D2) a severovýchod – juh (D1 + D2 južne od Bratislavy).

Keďže tranzitný vzťah medzi D1 a D2 severne od Bratislavy je veľmi slabý, je zrejmé, že väčšinu prognózovanej dopravy v navrhovanom tuneli Malé Karpaty má tvoriť zdrojová, cieľová a vnútromestská doprava Bratislavy. Je teda vysoko pravdepodobné, že pre väčšinu potenciálnych užívateľov navrhovanej stavby (pri variantoch V1, V2, V3, V3a i V5) nepôjde o skrátenie trasy ale naopak jej predĺženie. Čo bude pravdepodobne znamenať:

- a) nedostatočné odľahčenie jestvujúcich ciest cez Bratislavu (tunel prevezme menej dopravy ako by mohol),
- b) menšie úspory času cestujúcich,
- c) väčší rozsah najazdených kilometrov na cestnej sieti (doprava so zdrojom/cieľom v Bratislave, ktorá dlhší obchvat využije, bude generovať väčšie emisie).

Uvedené malo byť s využitím údajov o smerovaní dopravy a dopravného modelu riadne kvantifikované a v plnej miere zohľadnené pri porovnaní variantov doplnenia cestnej siete tunelom popod Karpaty. To sa žiaľ nestalo a je preto nutné dopracovať, resp. nanovo spracovať riadne dopravno-inžinierske posúdenie a na jeho základe zrealizovať aj nadväzujúce posúdenia ďalších vplyvov a výber optimálneho variantu.

- 2) Prognózy RPDÍ (ročný priemer denných intenzít) uvedené v tabuľkách č. 16, 17, 18 a 19 k dopravno-inžinierskemu posúdeniu ukazujú významný pokles zaťaženia jestvujúcich úsekov D2 a D1 v Bratislave iba pri variante V4. Pri všetkých ostatných variantoch sa má intenzita dopravy na úsekoch D2 a D1 cez Bratislavu ďalej zvyšovať, čo spochybňuje zmysel predloženého zámeru. O nedosiahnutí želaného odľahčenia najviac zaťažených úsekov diaľnic v Bratislave textová časť dopravno-inžinierskeho posúdenia mlčí.
- 3) Posúdenie vplyvov na dopravu pracuje s domnienkami, ktoré nie sú overené a podložené reálnymi údajmi zo smerových dopravných prieskumov a dôveryhodného dopravného modelu. A keď sú v správe uvedené konkrétne údaje o vplyvoch na dopravu, napr. na str. 46-48 o výhľadovom zaťažení siete, nekorešpondujú s údajmi v tabuľkách s prognózou intenzity dopravy. Navyše sú účelovo prezentované pre každý variant inak (niekde iba prognózovaná intenzita na riešenom úseku, niekde prítiaženie nadväzujúcich úsekov. Údaje o odľahčení nadväzujúcich úsekov, ktoré sú pre posúdenie vplyvu na dopravný systém (i nadväzujúce vplyvy) najdôležitejšie, dokonca nie sú uvedené vôbec, a to pri žiadnom z variantov. Takýto postup pri hodnotení je neakceptovateľný a vedúci – z nebanlivosti alebo vedome – k chybným záverom.
- 4) Zásadným nedostatkom popísaným v bodoch 1 a 2 mohol spracovateľ predísť, keby neignoroval pripomienky k rozsahu hodnotenia vznesené ešte začiatkom roku 2017. V rozpracovaní okruhov otázok určených v bode 2.2. Špecifické požiadavky som vtedy žiadal:
 1. V dopravnej prognóze (bod 2.2.24) zohľadniť všetky dostupné zdroje údajov o smerovaní dopravy tranzitujúcej cez hranice hl. mesta Bratislava, najmä:
 - a) údaje z mýtného systému (počty vozidiel, ktoré v rozmedzí 60 minút prešli spoplatnenými úsekmi najbližšími k Bratislave z D1 alebo I/61 na D2 alebo I/2 severne od Bratislavy a opačne),
 - b) smerový dopravný prieskum z roku 2015 pre dopravnú prognózu projektu D4/R7,
 - c) dopravné prieskumy z rokov 2014 - 2015 pre Územný generel dopravy hl. mesta Bratislava,
 - d) výstupy cezhraničného projektu BRAWISIMO, ktorý mapoval mobilitu v širšom regióne vplývajúcom na potenciál D4.
 2. V dopravnej prognóze (bod 2.2.24) uviesť vo vyhodnotení nielen výstupy ale aj použité vstupné údaje – matice prepravných vzťahov – z nameraného (nie modelovaného) smerovania dopravy cez hranice hl. mesta Bratislava. Uviesť matice pre hlavné kategórie vozidiel, ako aj mapy rozdelenia územia na dopravné zóny.
 3. Prognózu dopravných intenzít uviesť v scenároch:
 - A) s rýchlostnou cestou S8 od Viedne až po hranicu so SR (a prepojením s D4)
 - B) bez prepojenia D4 a S8 počas celého návrhového obdobia.Pri oboch scenároch prognózy uviesť, akú časť modelovanej dopravy na navrhovanom úseku D4 má tvoriť:
 - a) tranzit,
 - b) zdrojová a cieľová doprava (zdroj alebo cieľ v Bratislave) a
 - c) vnútromestská doprava (zdroj aj cieľ v Bratislave).

4. V podrobnom preštudovaní možnosti realizácie navrhovanej činnosti vo variantoch V4, V5 a V6 (bod 2.2.31) spracovať a uviesť aj dopravné prognózy, a to prinajmenšom pre varianty V4 a V6, ktoré neboli posúdené ani v minulosti. Všetky varianty určené pre podrobné hodnotenie (V1, V2 aj V3) totiž predstavujú z hľadiska vplyvov na dopravu takmer identické, a teda jediné posudzované dopravné riešenie (optimálne iba pre výrazne menšinovú tranzitnú dopravu medzi D1 a D2 na Záhorí, nie pre vysoko dominantnú dopravu so zdrojom alebo cieľom v Bratislave).

Obmedzenie dopravnej prognózy iba na varianty V1 až V3 by neposkytlo kľúčovú informáciu, či posudzovaný projekt D4 Rača – Záhorská Bystrica ponúka najúčinnnejšie doplnenie existujúcej cestnej siete. Ak však existuje iné účinnejšie dopravné riešenie, hoci aj nateraz nespádajúce do pôsobnosti navrhovateľa (NDS) ale iného správcu ciest, zodpovedné inštitúcie majú byť o tom informované. Len tak môžu urobiť kvalifikované rozhodnutie, ktoré dopravné riešenie sa bude za obmedzené verejné zdroje realizovať prioritne. Dodatočné náklady na rozšírenie dopravnej prognózy o ďalšie varianty sú v pomere k nákladom navrhovaného projektu nepatrné a ich vynaloženie je nesporne vo verejnom záujme.

V správe o hodnotení sú uvedené požiadavky na str. 382 - 383 aj so „spôsobom riešenia“, v skutočnosti sa deklarovaný „spôsob riešenia“ v uvedených častiach ani inde v správe nenachádza. Konkrétne, z dopravno-inžinierskeho posúdenia s tabuľkovými prílohami je zrejmé, že moje pripomienky z roku 2017 boli reflektované nasledovne:

- 1a - nie
- 1b+c - pravdepodobne nie
- 1d - áno
- 2 - nie
- 3 - nie
- 4 - zdanlivo áno, v skutočnosti nie

Väčšina mojich požiadaviek bola teda ignorovaná, a to bez akéhokoľvek zdôvodnenia. Pritom formulácia zo str. 383 správy o hodnotení vytvára zdanie, akoby boli zapracované.

- 5) Upozorňujem tiež na fakt, že správa predpokladá využitie rozhodujúcej časti rúbaniny z tunela Karpaty na prekrytie častí už jestvujúcej diaľnice D2. Takéto riešenie pôsobí na prvý pohľad pôsobivo, lenže nejde o reálne uskutočniteľné riešenie.

Išlo by o dobudovanie ďalších niekoľkých kilometrov tunelov. Tie by si okrem materiálu vyžiadali aj značné náklady na výstavbu, technologické vybavenie, prevádzku, údržbu i cyklickú obnovu technológií počas životného cyklu. Išlo by spolu o stovky miliónov eur nákladov navyše, ktoré v predložených nákladoch nie sú zahrnuté a ktorých financovanie pravdepodobne nebude reálne.

Preto odporúčam/ žiadam dopracovať aj iné, menej veľkorysé a dostupnejšie varianty využitia miliónov kubíkov nadbytočnej rúbaniny z tunela Karpaty (napr. do násypov pri rozširovaní D1, protihlukových valov pozdĺž diaľnice D2, príp. iné možnosti).

Záver:

Dopravno-inžinierske posúdenie predloženého zámeru má popísané i ďalšie závažné nedostatky, ktoré skresľujú aj posúdenia niektorých ďalších vplyvov. Preto žiadam túto časť správy nanovo spracovať v zmysle vyššie uvedených požiadaviek (doručených už v roku 2017). Odporúčam pritom rešpektovať usmernenie ministerstva dopravy pre dopravné modelovanie a tiež požiadavky Ministerstva financií SR na štúdie realizovateľnosti veľkých investičných projektov. Až nadväzne sa dá zrealizovať posúdenie vplyvov zámeru, ktoré závisia aj od vplyvov na dopravu, a tiež urobiť informované rozhodnutie o odporúčanom variante.

S úctou

Ján Kovalčík
Stromová 52
831 01 Bratislava