

1. Odpoveď ministra dopravy a výstavby Slovenskej republiky A. Doležala na interpeláciu poslanca a podpredsedu Národnej rady Slovenskej republiky G. Grendela podanú 6. septembra 2021 vo veci zmien dopravy na diaľnici D1 na území hlavného mesta SR Bratislava

ANDREJ DOLEŽAL
minister dopravy a výstavby
Slovenskej republiky

KANCELÁRIA PREDSEDU NÁRODNEJ RADY SLOVENSKEJ REPUBLIKY		
Dátum zaevidovania:		
05 -10- 2021		
Číslo spisu: <i>PRES-202-1/2021</i>		
Listy: <i>4/-</i>	Prílohy: <i>0/-</i>	
RZ	ZH	LU

Bratislava 27. septembra 2021
Číslo: 43095/2021/SCDPK/104526-M
Stupeň dôvernosti: Verejné

Vážený pán podpredseda,

na základe Vašej interpelácie zo 6. septembra 2021 vo veci „...zmien dopravy na
diaľnici D1 na území hlavného mesta SR Bratislava“ k Vaším otázkam

1. „Plánuje NDS vylúčiť z D1 bratislavskú hromadnú dopravu?“
2. „Plánuje NDS výstavbu viacerých protihlukových stien, ak áno, na akých miestach?“
3. „Plánuje NDS pravidelne vyhodnocovať zvýšenú emisnú záťaž zo zvýšenej povolenej rýchlosti?“
4. „Má NDS dispozíciu analýzu benefitov zo zvýšenej povolenej rýchlosti a nákladov spôsobenej zvýšenými emisiami a hlukom, ak áno vedelo by ju dať k dispozícii verejnosti?“
5. „Dôvodom zavedenie limitov na rýchlosť je znižovanie nehodovosti. Pri povolení zvýšenej rýchlosti, ako zabezpečíte nezvýšenie nehodovosti na území hlavného mesta SR Bratislava?“

po vyžiadaní stanoviska Národnej diaľničnej spoločnosti ako správcu predmetnej pozemnej komunikácie v dotknutom úseku zasielam nasledujúcu informáciu:

1. Okruh účastníkov cestnej premávky oprávnených užívať diaľnice je vymedzený zákonom č. 8/2009 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky ako aj Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (ďalej len „NDS“), si uvedomuje, že diaľnice v rámci hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (ďalej len „hl. m. SR BA“) sú využívané nielen pre tranzitnú dopravu, ale sú aj nenahraditeľnou cestnou infraštruktúrou na prepravu cestujúcich v rámci hlavného mesta. Z tohto dôvodu NDS nikdy neuvažovala o vylúčení hromadnej dopravy z diaľnic v rámci hl. m. SR BA a aj naďalej počíta s využívaním diaľnic ako diaľkovou, tak aj mestskou hromadnou dopravou.

2. NDS plánuje vybudovanie protihlukových stien (ďalej len „PHS“) na úseku most Lafranconi – tunel Sitina a PHS Lamač.

Pre PHS na úseku most Lafranconi – tunel Sitina NDS zabezpečila štúdie realizovateľnosti protihlukových opatrení v celom uvedenom úseku diaľnice D2. Z uvedených štúdií vyplýva, že ani úplným vylúčením dopravy po diaľnici D2 a po prilahlých komunikáciách v správe NDS v úseku od mosta Lafranconi po tunel Sitina nie je možné dosiahnuť zníženie hlukovej záťaže v dotknutom území, resp. vo všetkých posudzovaných miestach podľa Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. na stanovené prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku. Posudzovaná lokalita je nadmerne zaťažená hlukom z pozemnej dopravy po komunikáciách v správe NDS, ako aj Magistrátu hl. m. SR BA. Navrhované protihlukové opatrenia nebudú dostatočne účinné, pokiaľ sa budú realizovať len na komunikáciách v správe NDS. Vzhľadom na závery štúdie sa NDS obrátila listom na Magistrát hl. m. SR BA a na Útvar vedúceho hygienika rezortu Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky na zvolanie pracovného rokovania za účasti všetkých kompetentných strán a všetkých správcov komunikácií vo veci ďalšieho možného komplexného postupu pri realizácii možných protihlukových opatrení v sledovanej lokalite. Po zabezpečení finančného krytia bude NDS pokračovať v príprave podkladov na vyhlásenie verejného obstarávania na zhotoviteľa prác, pričom samotná realizácia je plánovaná na obdobie 12 mesiacov.

Pre PHS Lamač – NDS zabezpečila dokumentáciu pre stavebné povolenie, stavebný zámer a dokumentáciu na ponuku od zhotoviteľa projektovej dokumentácie. Následne v apríli 2016 bola dokumentácia stavebného zámeru odstúpená na Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky s cieľom vykonať štátnu expertízu. Na Ministerstvo životného prostredia SR bolo predložené v júni 2016 *„Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti“*. Vzhľadom na pripomienky účastníkov konania, ktorí sú proti výstavbe protihlukovej steny a činnostiam, ktoré sú s výstavbou spojené, konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie bolo ukončené až v apríli 2017 rozhodnutím č. j. 1949/2017-1.7/jm zo dňa 16. 4. 2017, ktorým Ministerstvo životného prostredia SR rozhodlo, že je potrebné posudzovať dočasnú mobilnú stenu na diaľnici D2 podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Dňa 20. 6. 2019 bolo vydané Záverečné stanovisko č. j. 612/2019-1.7/zg, ktoré nadobudlo právoplatnosť dňa 14.01.2020.

Následne NDS požiadala o vydanie územného rozhodnutia, ktoré bolo vydané dňa 30.08.2020. Po zabezpečení finančného krytia bude NDS pokračovať v príprave podkladov na vyhlásenie verejného obstarávania na zhotoviteľa prác, pričom samotná realizácia je plánovaná na obdobie 24 mesiacov.

3. NDS plánuje v budúcom roku merania emisnej záťaže na úsekoch diaľnic, kde prišlo k zmene riadenia dopravy, ako aj merania hluku na vyhodnotenie dosahov zvýšenej povolenej rýchlosti.
4. Primárnou úlohou zavedeného systému líniového riadenia cestnej premávky je zvýšenie plynulosti cestnej premávky na vysoko zaťažených úsekoch diaľnic. Zahraničné skúsenosti ukazujú, že tieto systémy dokážu zvýšiť kapacitu preťažených úsekov v rozmedzí o 10 až 20 % oproti stavu bez aktívneho riadenia. Uvedené pre vodičov znamená výrazné zníženie výskytu kolón a v prípade vzniku kolóny jej kratšiu dĺžku a trvanie. Týmto sa výrazne znižujú časové straty účastníkov cestnej premávky. Pri znížení výskytu tvorby kolón a ich kratšom trvaní sa výrazne znižuje tvorba emisií. Zo štatistických pozorovaní z detektorov dopravného prúdu, ktoré má NDS k dispozícii, vyplýva, že zvýšením maximálnej povolenej rýchlosti na diaľniciach na území mesta Bratislava nedôjde k rapídному zvýšeniu skutočných jazdných rýchlostí, a preto nedôjde k nárastu hluku z dopravy a k zvýšeniu tvorby emisií.
5. Ďalším benefitom systému líniového riadenia dopravy je zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. Tento autonómne pracujúci systém vyhodnocuje pomocou senzorov vo vozovke a v jej okolí každých 60 sekúnd aktuálnu dopravnú situáciu a poveternostné podmienky. Takto je možné v prípade vzniku rôznych incidentov (kolóna, nehoda) okamžité zníženie najvyššej dovolenej rýchlosti, zmenu organizácie premávky a informovanie účastníkov cestnej premávky o nepredvídateľnej situácii na ceste. Včasným informovaním účastníkov cestnej premávky o udalostiach na nadchádzajúcom úseku cesty sa minimalizujú možnosti vzniku kolíznych situácií. Bez líniového riadenia dopravy nebolo možné včas informovať účastníkov cestnej premávky o udalostiach na trase, čím vznikali nebezpečné situácie, ktoré ohrozovali nielen účastníkov cestnej premávky, ale aj zamestnancov NDS pri výkone svojich činností. Iba v prípade vhodných podmienok, keď systém vyhodnotí znížené riziko nehodovosti, je umožnené navýšenie najvyššej dovolenej rýchlosti. NDS sleduje nehodovosť na všetkých spravovaných úsekoch pozemných komunikácií a naďalej bude v pravidelných intervaloch vyhodnocovať nehodovosť aj na úsekoch s líniovým riadením dopravy na území mesta Bratislava. V prípade nárastu nehodovosti NDS pristúpi

k opatreniam na jej zníženie, ale vzhľadom na skúsenosti zo zahraničia sa predpokladá práve naopak vylepšenie parametrov bezpečnosti.

S pozdravom

1.2.



Vážený pán
Gábor Grendel
podpredseda Národnej rady SR
Národná rada Slovenskej republiky
Bratislava

Na vedomie:

Vážený pán
Boris Kollár
predseda Národnej rady SR
Národná rada Slovenskej republiky
Bratislava