

Diaľnica D4 vedie tesne pri Marianke !

Vážení susedia:

Ako ste si možno všimli, Národná diaľničná spoločnosť (NDS) niekoľko rokov pripravuje projekt tunela popod Malé Karpaty s názvom „Diaľnica D4 Ivanka pri Dunaji Záhorská Bystrica“. Ako každý väčší projekt, aj tento musí prejsť etapou hodnotenia vplyvov na životné prostredie, tzv. EIA. Prvá fáza sa uskutočnila v roku 2008. V súčasnosti Ministerstvo životného prostredia na svojom portáli zverejnilo dokumentáciu k EIA na tejto linke: <http://eia.enviroportal.sk/detail/dialnica-d4-bratislava-krizovatka-ivanka-sever-stupava-d4-ivanka-sever>

NDS je v zmysle zákona EIA povinná zorganizovať verejnú prerokovaniu. Toto prerokovanie bude v Lozorne 12.5.2011 o 16:30 vo veľkej sále CKV a v Bratislave na Magistráte hl. mesta 10. 5.2011 o 16,30. Každá Vaša pripomienka bude zapísaná.

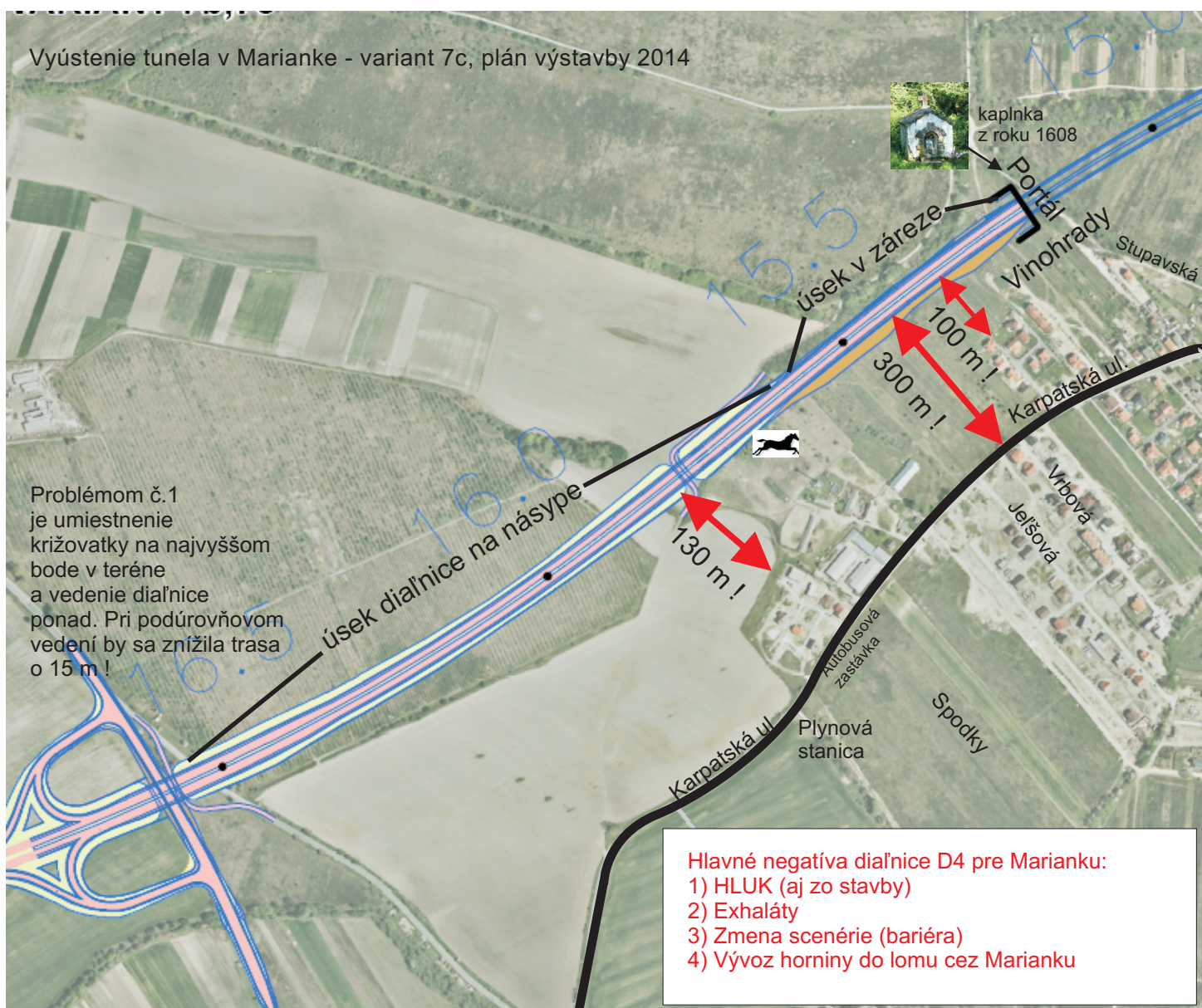
V zmysle zákona môžu obce, občianske združenia aj jednotlivci

podat' svoje stanoviská v lehote 30 dní, zhruba do 15. mája 2011 na Ministerstve ŽP SR, Odbor hodnotenia a posudzovania vplyvov, nám. L. Štúra 1, 812 35 Bratislava

Z pôvodných variantov riešenia vypadli varianty vedúce cez Borinku (dva kratšie tunely), nakoľko sa ukázalo, že tento variant by nebol lacnejší (Borinka si zhlboka vydýchla...).

V súčasnosti sú posudzované 2 trasy: Marianka-Vajnory, a severnejší variant Lozorno-Pezinok-Senec. Mariankou a Borinkou požadovaný južnejší variant so zaústením v Lamači nebol Ministerstvom ŽP akceptovaný a NDS tento variant do EIA nezahrnulo...

Nakoľko severný variant Lozorno-Pezinok-Senec je omnoho dlhší a trochu drahší, ide v podstate o „povinné cviky“ NDA, aby vyhovela požiadavke MŽP a zákonu EIA. Reálne s ňou NDS neuvažuje. Posudzované varianty v EIA sú 7a,b,c + 2a,b pričom odporúčaný je variant 7c.



Z pohľadu Marianky sa líšia najmä umiestnením portálov, ktoré vplyvajú na to, či ide o nadúrovňové alebo čiastočné podúrovňové vedenie otvorenej časti diaľnice. Umiestnenie je uvedené vzdialenosťou od začiatku diaľnice meranej od Vajnor, t.j. čím vyššia hodnota, tým je portál ďalej od Marianky. EIA predkladá 4 varianty umiestnenia portálu a to v mieste 14 275 m (2a), 14 650 m (7a), 15 268 m (2b), 15 200 m (7b, 7c).

Najhorší variant „2a“ má portály tunela umiestnené vysoko v lese - **zhruba 300 m od futbalového ihriska**. Variant „7a“ má portály o 400 m nižšie. Varianty 2b, 7b sa odlišujú tým, že portály tunela sú umiestnené zhruba 550-1 000 m nižšie ako v „2a“, zhruba v mieste kaplnky z roku 1608, na Stupavskej ceste. **Odporúčaný je variant 7c, ktorý má portál najnižšie**, pozri obrázok na opačnej strane letáku. **Trasa diaľnice**, od portálov smerom k v súčasnosti budovanej križovatke na hlavnej ceste medzi Stupavou a Záhorskou Bystricou, **je vedená vo všetkých variantoch zhruba rovnako vo vzdialenosti 200-300 m od Karpatskej ulice**. Najkratšia vzdialenosť k rodinným domom je zhruba 100 m - rodinné domy pod družstvom. Vo vzdialenosti zhruba 130 m sú aj rodinné domy na Vinohradoch.

Trasa diaľnice má byť, v závislosti od daného variantu, budovaná na dlhšom alebo kratšom umelom násype, dosahujúcom v niektorých miestach 6 m. Problémom sú tiež úvahy o vyvážaní vyťaženej horniny (2 mil m³) do lomu v Marianke.

Video k tunelu si môžete pozrieť na <http://www.youtube.com/watch?v=09vwkUGh3pY>

V spoločnom stanovisku obcí Marianka a Borinka z roku 2008 k EIA, **samosprávy žiadali viesť trasu diaľnice až po križovatku pri Stupave podúrovňovo s výsadbou vegetácie** (podobne ako bola predĺžená tunelová rúra Sitiny pri SAV o 200 m, alebo ako je postavený východný obchvat Viedne). NDS v roku 2009 uvádzala, že nevie presne naprojektovať možné zapustenie diaľnice, lebo jej chýba geometrické zameranie terénu. Avšak dnes napriek tomu, že geometrické zameranie je dostupné, ani v jednom variante nie je navrhnuté požadované zapustenie a presypanie diaľnice v čo najdlhšom úseku.

Základným technickým problémom je umiestnenie križovatky prípojky diaľnice pred Stupavou. Je na škodu, že jednaní o umiestnení tejto križovatky sa zástupcovia obce Marianka nezúčastnili (r.2004-2005 starosta p. Kráľ). O umiestnení križovatky jednala iba Záhorská so Stupavou. **Križovatka pred Stupavou je umiestnená na najvyššom bode terénu a diaľnica je vedená ponad štátnu cestu medzi Záhorskou a Stupavou. Pri podúrovňovom vedení diaľnice by sa trasa diaľnice dala znížiť o 15 m a viesť v celej trase pri Marianke podúrovňovo.**

Najväčším problémom tunela sú odkryté úseky diaľnice v tesnej blízkosti obytných zón Marianky, čo prinesie veľmi výraznú hlučnosť nielen v najbližšie dotknutých lokalitách ale aj v Záhorskej Bystrici a v chatovej osade v Stupave. Okrem dopadov na životné prostredie ľudí a prírodu takéto vyvýšenie trasy diaľnice veľmi negatívne ovplyvní scenériu krajiny, pretne migračné trasy zveri a pod.

Často spomínaným argumentom potreby výstavby tohto tunela je odľahčenie dopravy v Bratislave. Podľa názorov odborníkov však k odľahčeniu dopravy v Bratislave prispieje uvedený tunel minimálne. Jeho hlavným cieľom má byť riešenie tranzitnej a nie mestskej dopravy. Do Bratislavy denne príde a odíde 100 tis áut. Vybudovanie tunela túto dopravnú záťaž zásadne neodstráni.

Tunel môže výraznejšie prispieť k odľahčeniu dopravného zaťaženia Bratislavy, pokiaľ by bol umiestnený k Bratislave bližšie, a to s navrhovaným portálom v Lamači a na východnej strane v Krasňanoch s prepojením na Galvaniho ulicu v mieste plánovaného mestského polkruhu.

Neakceptovanie požiadavky Marianky a Borinky zo strany MŽP na zaradenie tohto variantu do rozsahu hodnotenia EIA je na škodu veci.

Pri investícii odporúčaného variantu 7c vo výške 1 mld. € (str. 197 EIA - textová časť) je otázne, či ide o účelné vynakladanie verejných prostriedkov. Pre ilustráciu, mýtny systém, ktorý významne zaťažil štátny rozpočet, stál 0,8 mld. €. Účinnejším riešením dopravy v Bratislave by podľa odborníkov boli lacnejšie mimoúrovňové križovatky, 6. most cez Bratislavu a pod. To bude riešiť Územný generel dopravy regiónu, ktorý v týchto dňoch obstaráva Bratislavský samosprávny kraj. Aj tento fakt svedčí o nekoncepčnom prístupe plánovania týchto veľkých investícií.

Nakoľko nie je reálne očakávať, že po vybudovaní tranzitného tunela D4 bude mať v najbližších 50 rokoch mesto Bratislava financie na vybudovanie ďalšieho tunela v trase polkruhu, zvaženie posunutia západného portálu do Lamača je opodstatnené z hľadiska

- 1) úspory nákladov (kratšia celková trasa)
- 2) vyššej dopravnej využiteľnosti obyvateľmi DNV, Dúbravky, Lamača
- 3) menšími negatívnymi vplyvy na prírodu.

Závažným vplyvom na kvalitu života obyvateľov Marianky, životné prostredie a prírodu bude nepochybne **dlhé obdobie budovania tunela**. Výstavba tunela Sitiny dlhého 1,4 km trvala 5 rokov. Iba samotný tunel D4 má dĺžku 10,5 km (7c), celková dĺžka trasy je cez 16 km. NDS, ako aj podnikateľ, ktorý nedávno skupili časť Lomu nad Mariankou, počítajú so zavezením Lomu vyťaženu horninou z tunela (podľa neoficiálnych údajov ide o 50 tis. nákladných áut.). Počas výstavby bude, najmä pri ťažení na krajoch tunela, počuť odstrel, nebudú vybudované žiadne protihlukové opatrenia. V prípade vývozu horniny do lomu dôjde k enormnému zvýšeniu dopravy ťažkými mechanizmami po hlavnej ceste, čo by na už preťaženej Karpatskej viedlo viacmenej k znefunkčneniu obce a výraznému zhoršeniu kvality života všetkých obyvateľov Marianky. Tiež bude potrebné počas výstavby zriadiť stavebné dvory, medziskládky vyťaženej zeminy z tunela a pod. Pri cúvaní nákladných áut a buldozérov bude počuť neustále prenikavé pípanie strojov pri cúvaní.

Ak máte záujem spraviť niečo v tomto smere, môžete:

- A) podpísať petíciu OZ Malé Karpaty vid' priložený hárok, stanovisko na www.ozmalekarpaty.sk
- B) zapojiť sa aktívne do činnosti OZ Malé Karpaty
- C) poslať rovnaké alebo upravené stanovisko priamo ako jednotliviec. Stačí si stiahnuť stanovisko OZ Malé Karpaty a upraviť podľa seba.
- D) Požiadat' o doplnenie stanoviska starostu Vašej obce.

Kontakt:

D.Statelov, Na Ovsisku 1, 900 33 Marianka
N.Káčerová, Roľnícka 321, 831 07 Bratislava-Vajnory

www.ozmalekarpaty.sk
info@malekarpaty.sk