

## STANOVISKO K NÁVRHU TECHNICKÉHO RIEŠENIA, VECNEJ A ČASOVEJ KOORDINÁCIE SÚBORU STAVIEB (5) NA ÚSEKU D1 BRATISLAVA- TRNAVA

Na základe požiadania generálneho riaditeľa Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. (ďalej len NDS) o účasť v pracovnej skupine na posúdenie návrhu riešenia dopravnej situácie na D1 Bratislava– Trnava bola vytvorená pracovná skupina dopravných inžinierov- odborných autorít Slovenska v tomto odbore. Pracovná skupina po predložení technických podkladov a následnej podrobnej analýzy návrhov technického riešenia súboru stavieb zaujíma nasledovné stanovisko:

*„Plne sa stotožňujeme s navrhovanou rekonštrukciou diaľnice D1 tak ako bola predložená na uvedenom rokovaní, t.j. s prestavbou na 8 pruh v úseku Bratislava– križovatka Blatné a na 6 pruh v úseku križovatka Blatné– Trnava s odstavnými pruhmi a krátkym kolektorom (križovatka Vajnory– križovatka Ivanka– sever). Pôvodná koncepcia 6 pruhu s kolektormi po celej dĺžke tak, ako vyplynulo z odbornej diskusie na rokovaní, je z dopravno-inžinierskych ako i z ekonomických dôvodov neefektívna a teda nie je opodstatnená. Navrhovaný počet 8 jazdných pruhov na D1 považujeme za maximálny a neodporúčame s vyšším počtom pruhov uvažovať ani v ďalekom výhľade. Nie je žiaduce koncentrovať dopravu do jedného miesta, naopak, je potrebné dopravu pri vstupe do mesta rozptýliť do viacerých vstupov a dôslednejšie uplatňovať budovaný radiálno- okružný systém. Rozostavaná stavba D1, križovatka Triblavina musí rešpektovať pripravenú koncepciu výstavby križovatky D4/D1 v technickom riešení a zároveň aj termínovú koordináciu. V realizácii stavby je nevyhnutné prijať opatrenia na splnenie tejto požiadavky.“*

**Na základe vzájomnej diskusie členovia pracovnej skupiny navrhujú NDS a rozhodujúcim orgánom v príprave a výstavbe D1 Bratislava– Trnava rešpektovať nasledovné závery:**

- *Skapacitnenie diaľnice D1 v pôvodnom riešení s kolektormi je ekonomicky nevhodné a v úseku Bratislava– Triblavina z dôvodu zachovania bezpečnosti a plynulosti dopravy na diaľnici neprijateľné. Kolektorový návrh predstavuje kolízne riešenie najmä z hľadiska množstva kolíznych bodov a priepletov medzi súbežnou komunikáciou a telesom diaľnice.*
- *Navrhovaný počet 8 jazdných pruhov na D1 považujeme za maximálny a neodporúčame s vyšším počtom pruhov uvažovať ani v ďalekom výhľade.*
- *Je nežiaduce smerovať dopravu do jedného dopravného prúdu, naopak je potrebné uplatňovať budovaný radiálno –okružný systém v územnom celku Bratislava. Odporúčame riešiť komunikačnú sieť v aglomerácii mesta Bratislavy hierarchickou sieťovou štruktúrou.*
- *Spracovať etapizáciu výstavby súboru stavieb D1 Bratislava- Trnava s dôsledným dodržaním zásady minimalizácie dopravných obmedzení na D1.*

Termín: 31.12.2016

- *Spracovať podrobný projekt organizácie dopravy počas výstavby jednotlivých etáp na D1 (vrátane križovatky D1/D4.*

*Termín: 31.10.2017*

- *Vzhľadom na súčasné nevyhovujúce šírkové usporiadanie D1, ktoré obmedzuje užívanie D1 Bratislava- Trnava na požadovanej funkčnej úrovni, je nevyhnutné realizovať rekonštrukciu D1 Bratislava- Trnava (súbor 5 stavieb) do 30.11.2020.*
- *Stavbu D1, križovatka Triblavina realizovať len v takom rozsahu stavebných objektov, ktorý zabezpečí podmienky pre výstavbu D4/D1 z technického a termínového hľadiska bez obmedzenia.*
- *Ďalší rozvoj aglomerácie Bratislavy z hľadiska priestorového usporiadania a funkčného využívania územia zabezpečiť komplexným kooperatívnym dopravným systémom s využitím všetkých druhov dopravy.*

Prof. Bystrík Bezák, PhD.  
SvF STU Bratislava

Ing. Tibor Schlosser CSc.  
SvF STU Bratislava

Ing. Karol Stuppacher  
Inštitút stratégie dopravy

Mgr. Michal Halabica  
MDVRR SR

Ing. Ľubomír Palčák  
VÚD Žilina

Ing. Roman Ondrejka  
VÚD Žilina

pplk. JUDr. František Peško  
PPZ MVS SR

pplk. Ing. Alexander Repaský  
PPZ MVS SR

Ing. Ľuboš Jančík  
Inštitút stratégie dopravy