

## Prerokovanie návrhu ZaD č.2 ÚPN R BSK

Prítomní: podľa prezenčnej listiny  
Dátum: 23.11.2022  
Miesto konania: Úrad BSK, veľká rokovacia sála

---

Dňa 23. novembra 2022 a 24. novembra 2022 sa konalo verejné prerokovanie návrhu „Zmien a doplnkov č. 2 Územného plánu regiónu – Bratislavský samosprávny kraj“ (ďalej aj ZaD č.2 ÚPN R BSK) s odborným výkladom spracovateľa s Inštitútom priestorového plánovania. Na termín 23.11. 2022 so začiatkom o 9:00 hodine boli pozvaní predstavitelia dotknutých štátnych orgánov, samospráv, správcov sietí a pod..

Na úvod Ing. arch. Rajecká, riaditeľka Odboru územného plánu, geografického informačného systému a životného prostredia a odborne spôsobilá osoba na obstarávanie územnoplánovacích podkladov a územnoplánovacej dokumentácie, privítala prítomných a uviedla základné informácie o procese obstarávania a prerokovania Zmien a doplnkov č. 2 Územného plánu regiónu Bratislavský samosprávny kraj.

Zmeny a doplnky č. 2 sú komplexné a týkajú sa prierezo vo všetkých kapitol. V rámci prípravných prác pre spracovanie Zmien a doplnkov č. 2 Územného plánu regiónu - Bratislavský samosprávny kraj sme sa obrátili na dotknuté orgány štátnej správy, samosprávy, právnické a fyzické osoby so žiadosťou o zaslanie podkladov, námetov, požiadaviek a podnetov za účelom sústrediť územnoplánovacie podklady a ostatné relevantné podklady v riešenom území, ktoré budú využité pri spracovaní zmien a doplnkov predmetnej územnoplánovacej dokumentácie. Bolo nám doručených vyše 270 námetov, podnetov a pripomienok od 149 subjektov, vrátane verejnosti. Vyhodnotenie podnetov bolo prerokované v Komisii životného prostredia a územného plánovania Zastupiteľstva BSK a stalo sa aj súčasťou dokumentácie verejného obstarávania na spracovateľa Zmien a doplnkov č. 2 Územného plánu regiónu - Bratislavský samosprávny kraj, ktorým sa stal **Inštitút priestorového plánovania** v spolupráci so spoločnosťou Aurex, ktorých u nás srdečne vítam. Spracovateľský kolektív Vám podá odborný výklad spracovaného dokumentu a pána Macáka, riaditeľa Inštitútu priestorového plánovania poprosím, aby pred odborným výkladom predstavil spracovateľský kolektív.

Prerokovanie zmien a doplnkov územného plánu prebieha od **1.11.2022** do **31.12.2022**, t. j. dva mesiace. Termín prerokovania sme predĺžili oproti zákonom stanovenej lehote o 1 mesiac v súvislosti s komunálnymi a župnými voľbami, aby bol dostatočný priestor pre nových poslancov, primátorov a starostov oboznámiť sa so spracovaným materiálom. Prosím všetky orgány a organizácie, samosprávy a verejnosť o zaslanie stanoviska do **31. december 2022** písomnou formou do podateľne Úradu Bratislavského samosprávneho kraja, poštou na adresu: Bratislavský samosprávny kraj, odbor územného plánu, GIS a životného prostredia, Sabinovská 16, P.O. Box 106, 820 05 Bratislava 25, alebo elektronickou poštou zaslaním na adresu [podatelna@region-bsk.sk](mailto:podatelna@region-bsk.sk) alebo poštou.

Po tomto termíne, už nebude možné prihliadať na pripomienky.

Hlavným cieľom ZaD č. 2 ÚPN R BSK je reflektovať aktuálny stav poznania územia, zmeny v legislatíve a spracované koncepčné dokumenty, ktoré sa týkajú rozvojových zámerov Bratislavského samosprávneho kraja, najmä Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja BSK na roky 2021 – 2027, Regionálny plán udržateľnej mobility BSK, Akčný plán Koncepcie ochrany a využívania zdrojov povrchovej a podzemnej vody v BSK, Akčný plán na presadzovanie ochrany lesov na území BSK, ako aj Revitalizácia krajiny s ohľadom na dôsledky klimatickej zmeny v BSK. V tejto súvislosti sú priamo v grafickej časti premietnuté územia s vysokým stupňom potreby realizácie opatrení v krajine. Aktualizované a premietnuté sú aj územné rozvojové javy sídiel a ich infraštruktúrne opatrenia v rámci dopravnej a technickej infraštruktúry. Dáta a informácie sú aktualizované v celom dokumente.

Štatutárny zástupca Inštitútu priestorového plánovania Ing. Ľubomír Macák predstavil spoločnosť a riešiteľský kolektív spracovateľov ZaD č. 2 ÚPN R BSK. Oblasť dopravy riešil Ing. Milan Skýva, PhD.; Mgr. Filip Polonský, PhD., ktorého doménou bola výkresová časť a tvorba geografického informačného systému; Ing. arch. Vojtech Hrdina, PhD. zodpovedný riešiteľ celej úlohy a urbanista

s viacročnými skúsenosťami nielen v rámci regionálnej úrovne ale aj štátnej a medzinárodnej, tvorba sídelnej štruktúry; Ing. Matúš Bizoň, PhD. autorizovaný architekt, ktorý je aj hlavným riešiteľom toho diela; Ing. Kristína Kaliničová, ktorá mala na starosti otázky v oblasti životného prostredia a tvorby niektorých mapových výstupov.

Následne dal slovo hlavnému riešiteľovi ZaD č. 2 ÚPN R BSK v zastúpení Ing. Matúša Bizona, PhD. v prehľadnej prezentácii predstavil návrh ZaD č.2 ÚPN R BSK a ďalšie dôležité informácie.

Návrh zmien a doplnkov č.2 je druhou aktualizáciou územného plánu regiónu. Dokumentácia je zverejnená na webovom sídle Bratislavského samosprávneho kraja:

<https://bratislavskykraj.sk/urad-bsk/uzemne-planovanie-a-gis/aktualne-obstaravane-materialy/>

#### Postup prác ZaD č. 2

Proces začal Prípravnými prácami v roku 2020, BSK oslovilo viacero subjektov, pričom vyhodnotenie pripomienok sa stalo podkladom pre verejné obstarávanie, na základe ktorého náš Inštitút priestorového plánovania sa stal spracovateľom. Po podpise zmluvy sme absolvovali množstvo stretnutí s dotknutými orgánmi, hlavne v rozvoji dopravy, technickej infraštruktúry ako aj s jednotlivými starostami a primátormi, ktorých územia boli hlavne dotknuté novými urbanistickými intervenciami.

Teraz sa nachádzame v etape verejné prerokovanie, ktoré prebieha v novembri a decembri. Následne nás čaká začiatkom nového roka dorokovanie a vyhodnotenie pripomienok. V tejto fáze je potrebné podať pripomienky písomne v uvedenom termíne, pretože s každým jedným stanoviskom, ktoré bude doručené sa budeme riadne zaoberať, bude vyhodnotené, založené do dokladovej časti. Každá jedna pripomienka bude zaevidovaná. Následne, podľa vyhodnotenia pripomienok, bude vypracovaný tzv. upravený návrh. Priestor na drobné úpravy tu bude. Následne príde schvaľovanie. V prvom kroku bude dokument predložený Ministerstvu dopravy a výstavby SR podľa § 25 stavebného zákona, či boli dodržané zákonom stanovené postupy, lehoty, metodika v súlade so zadaním atď. Následne po tomto požehnaní v kontexte § 25 bude dokument predložený na rokovanie Zastupiteľstva Bratislavského samosprávneho kraja. V tomto momente už v tejto etape bude mať dve možnosti, buď materiál schváli alebo kompletne odmietne. Preto zdôrazňujem, že písomné pripomienky s pozmeňujúcimi návrhmi treba adresovať teraz do 31.12.2022. Následne po schválení v Zastupiteľstve prichádzame na radu mi z Inštitútu priestorového plánovania. Bude spracovaný čistopis Zmien a doplnkov č. 2 ako aj súhrnné znenie územného plánu. T.z. na jednom mapovom súhrnnom diele budú premietnutý čistopis územného plánu v znení Zmien a doplnkov č. 1 a v znení zmien a doplnkov č. 2. – čiže jedno mapové dielo.

Územný plán pozostáva zo smernej časti, so záväznej časti, ktorá sa vyhlasuje všeobecne záväzného nariadením a teda má de jure charakter zákona. Na území Bratislavského samosprávneho kraja je to najdôležitejšia časť v rámci územného managementu a implementácie územného plánu do praxe.

Samozrejmosťou súčasťou je grafická časť, ktorá pozostáva z ôsmich výkresov. Týmito zmenami a doplnkami sú dotknuté prakticky všetky výkresy okrem Širších vzťahov, ktoré logicky zostali nezmenené. Nachádzame sa v mierke 1:50 000. Ako ste možno zvyknutý pri územných plánoch miest a obcí, ktoré sa spracovávajú vo väčšej podrobnosti. Tu je kartografická aproximácia pomerne väčšia. Ide o schematické znázornenie niektorých javov. Zoznam výkresov -viď. prezentácia.

#### Spôsob spracovania

Sú pripravené dve verzie. **Zmeny a doplnky – „návrh“**. Metodické usmernenie Ministerstva nám jasne káže, že zmeny a doplnky sa spracovávajú systémom: „dopĺňa sa“, „nahradza sa“, „vypúšťa sa“. Čiže je to novelizované znenie tak, ako sa prijímajú zákony.

Toto vytvára nie príliš ľahkú čitateľnosť pre jednotlivé orgány, je spracované navyše nad rámec zákona aj **Zmeny a doplnky – „úpravy“**. Ide o súhrnné znenie ide o úplné znenie, kde cez funkciu trackchanges (sledovať zmeny) je publikované celé znenie územného plánu v smernej aj v záväznej časti. Farebne sú odlišené zmeny. Veci, ktoré sa dopĺňajú sú označené modrým podčiarknutým textom. Červený preškrtnutý text znamená text, ktorý sa vypúšťa. Čierny text znamená text bez zmeny. Na webe bratislavského kraja je to označené ako Informačná príloha – úplné znenie textových častí s vyznačením úprav.

T.j. predmetom prerokovania je časť označená **Zmeny a doplnky – „návrh“**.

Obdobne je spracovaná aj grafická časť. Výkresy predstavujú samostatnú prílohu k územného plánu v znení Zmien a doplnkov č. 1. ZaD č. je priesvitková náložka, ktorá sa prekladá na platné znenie. Zároveň je spracovaná sýtlač s podkladom, návrh týchto zmien a doplnkov je podložený transparentným podkladom, kde vidno celé topografiu a topológiu Bratislavského samosprávneho kraja tak, ako je platné právne znenie. Treba zdôrazniť, že predmetom prerokovania je len výkres označený – „náložka“.

#### Obsah a rozsah „ZaD 2“

Pre účely prezentácie sme si dovoľili obsah rozdeliť do 11 samostatných blokov. K niektorým si povieme informácie. Viac sa budeme venovať železničnej a cestnej doprave, pretože to sú kľúčové aspekty rozvoja hlavne regionálnych vzťahov a väzieb.

##### 1. Funkčné využitie

Od posledných územnoplánovacích činností v roku 2017 aktualizovalo územný plán obce, resp. mesta na území kraja 59 obcí, vrátane mesta Bratislava. Zhruba 12 plôch bolo vypustených, ale doplnených bolo 328 nových rozvojových plôch, ktoré pri sumárnom vyjadrení čistopisov všetkých zmien a doplnkov vytvárajú rozvojové plochy o celkovej ploche viac ako 10 358 ha, ktoré pri súčasných urbanistických bilanciách / urbanistickej ekonomii vytvárajú povedzme územnú rezervu / predpoklad / potenciál, ktorý ak by bol zastavaný tak, by bol domovom pre nových 465 000 obyvateľov. Čiže ak má BSK v súčasnosti 720 000 obyvateľov tak sa dostávame na 1 189 000 obyvateľov. Je to v podstate len perspektíva.

##### 2. Demografia, domový a bytový fond

Z hľadiska nastavenia urbanistických intervencií do formovanie sídelného systému sme vyhodnotili dlhodobu sledované ukazovatele, v rámci štatistických údajov za posledných 20 rokov (od roku 2000). Následne sme ich ešte spodobnili aj podľa informácií z posledného sčítania obyvateľov, domov a bytov z 2021 – z informácií, ktoré boli dostupné a publikované v čase spracovania. Zdôrazňujeme, že ZaD č. 2 obsahujú v smernej časti aj cca 50 – 55 schém, ktoré veľmi názorne ilustratívne zobrazujú jednotlivé javy, ktoré boli hodnotené, skúmané.

##### 3. Ochrana prírody a životné prostredie

Na základe podkladov štátnej ochrany prírody boli zapracované všetky územia ochrany prírody: veľkopoľné územia (CHKO), malopoľné územia, prírodné pamiatky, prírodné rezervácie, chránené areály atď. V rámci Natury 2000 to boli aktualizované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, mokrade, PHO vodných zdrojov. Taktiež boli podľa dostupných podkladov jednotlivých orgánov štátnej správy aktualizované chránené pôdy. Predtým boli evidované podľa bonity 1. až 4. kategórie, dnes sú podľa prílohy nariadenia o odvodoch. Každý kataster má stanovené, ktoré BPEJ sú chránené a ktoré nie.

Hydromelióracie taktiež boli nahradené. Dopracovali sme kategorizáciu lesov, ťažbu a dobývanie (podľa podkladov banského úradu a Štátneho geologického úradu Dionýza Štúra), tak isto radónové riziko, skládky a ďalšie množstvo aktuálnych informácií o stave životného prostredia.

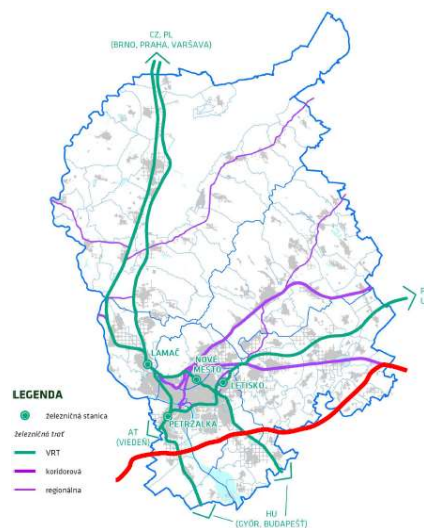
Špecifickou požiadavkou BSK bolo zapracovanie akčných plánov bratislavského kraja, ktoré boli medzi časom spracované. Je to predovšetkým Akčný plán na presadzovanie ochrany lesov, v zmysle, ktorého boli spracované jednotlivé kategórie lesov a zapracované do grafickej časti. Okrem ochranných lesov, aj lesy osobitného určenia. Ďalším bol Akčný plán ochrany a využívania zdrojov povrchovej a podzemnej vody. Okrem toho, že boli skontrolované jednotlivé kategórie vodohospodársky významných tokov, boli aktualizované pásma hygienickej ochrany vodných zdrojov a ochranné pásma zásobovania vodou. Tretím Akčným plánom bola revitalizácia krajiny s ohľadom na dôsledky klimatickej zmeny, v zmysle ktorého bolo metodicky stanovené lokality s jednotlivými stupňami intenzity potreby realizácie adaptačných opatrení. Tie najzraniteľnejšie lokality boli priamo zapracované aj do územného plánu regiónu, dostali sa aj do záväznej časti. Posledným bol katalóg adaptačných opatrení miest a obcí kraja na dôsledky klimatickej zmeny.

Okrem toho, že sme využili grafické podklady týchto akčných plánov, primerane metodike a úrovni spracovania územného plánu regiónu boli valorizované aj zásady a regulatívy záväznej časti v zmysle záverov a odporúčaní týchto akčných plánov.

#### 4. Železničná doprava

Železničná doprava je možno jedna z tých rozsiahlejších kapitol. *Čaká nás storočie železníc. A to nie len sarkasticky, že u nás niektoré veci v tejto oblasti dlho trvajú, ale naozaj tých rozvojových zámerov je podstatne veľa. Preto si myslím, že je dôležité sa tejto téme venovať.*

Ožíva nám téma vysokorýchlostných tratí (VRT). Zhruba pred 10 – 20 rokmi, bola v územnom pláne stanovená vysokorýchlostná trať pozdĺž diaľnice D1 v smere na Trnavu. Zároveň na úrovni krajín V4 ministerstvo a úrad vlády podpísali memorandum o spolupráci trasovania nových vysokorýchlostných tratí na území štyroch štátov. Existuje spracovaná akási „predštúdia“, ktorá predznamenáva nejaké základné vstupy do územia Bratislavy. Táto schéma ilustruje jednotlivé možnosti. Takisto sa tu objavuje červenou čiarou objavuje aj trať koridorová. Ide o trať, ktorá bola v zámere EIA odporučená pre trasovanie širokorozchodnej trate. Vieme, čo sa stalo na Ukrajine. Je to projekt, ktorý má byť vedený z Číny, cez Ruskú federáciu, Ukrajinu až na územie Slovenska. Zároveň je podpísané Úrad vlády memorandum, že táto téma je aktívna; na druhej strane sme si vedomí geopolitickej situácie, nejasnosti tejto investície. Avšak z hľadiska územného plánovacieho pohľadu je dôležité zachovať potenciálne koridory, ktoré už boli uverené na trasovanie železníc. Ide o rezervovanie územia, aby tieto javy neboli v budúcnosti zastavané nejakými veľkými logistickými centrami.



V rámci železničnej dopravy nastala zmena pri predĺžení železničnej trate zo stanice Vajnory, smerom na Chorvátsky a Slovenský Grob v zmysle štúdie, ktorú sme mali k dispozícii. Pôvodne bola trať predĺžená severným smerom pozdĺž diaľnice, ale v zmysle mimoúrovňovej križovatky, ktorá sa tu plánuje, už to nie je možné. Preto sa trať posunula popod D4, aby bola následne prevedená naspäť cez Chorvátsky a Slovenský Grob až s napojením na existujúcu železničnú trať v Pezinku. V zmysle plánovaného obchvatu Malokarpatska, čiže obchvatu mesta Modra bola posunutá/upravená aj navrhovaná železnica vedená okolo mesta Pezinok, Vinosady, Modra a Dubová. Táto trať už bola spracovaná v územnom pláne.

Novou intervenciou v oblasti železničnej dopravy je predĺženie železničnej trate zo žel. stanice Lamač, severným smerom pozdĺž diaľnice D2 do mesta Stupava a následne s ďalším pokračovaním až do obce Lozorno. Ide o koridor trate, ktorá môže byť potencionálne využitá aj pre vysokorýchlostnú trať( ďalej aj VRT). Stanovujeme koridor a budúcnosti sa ukáže či bude VRT alebo bude využívaná kombinovane. VRT budú premávať zhruba z intervalu každé dve hodiny, a medzi týmito je možné využiť trať aj pre regionálnu obsluhu, hlavne pre Stupavu a Lozorno.

Do regionálnej úrovne sa dostáva aj zámer napojenia Filiálky, ktorý je aj v Územnom pláne hlavného mesta SR Bratislava. Je to požiadavka Ministerstva, Železníc Slovenskej republiky a takisto aj napojenie cez prístav napojenie Eurovea, ktorá sa v súčasnosti medializuje aj ako TIOP Apollo.

Na trati 126 v smere od Zohoru na Plavecké Podhradie, resp. na Jablonicu v TTSK sú dve intervencie. Jedna je doplnenie úvrte v obci Zohor, tak aby táto trať bola priamo napojená v smere od Bratislavy. Na základe požiadaviek obce Pernek bola výhľadovo stanovená – vyrovnanie oblúku trate tak, aby bola obec napojená na túto trať.

V rámci medzinárodného projektu CORCAP, ktorého sme boli súčasťou a jedným s hlavných riešiteľov v spolupráci s Ministerstvom a ďalšími orgánmi. V rámci tohto projektu sa overovali dopravné vzťahy v rámci kontajnerovej nákladnej prepravy na železniciach. Boli vytypované konkrétne body pre vznik nových intermodálnych prekladísk, ktoré boli následne zapracované do územného plánu regiónu. Ide o prekladiská Devínska Nová Ves, Zohor, Malacky, Veľké Leváre, Podunajské Biskupice, Vajnory, Rovinka a Senec.

Následne sa pozornosť orientovala predovšetkým na integráciu verejnej dopravy v kontexte rozvoja železníc. Bolo identifikovaných celkovo až 45 TIOP-ov (terminálov integrovanej osobnej prepravy). Sú zhrnuté v záväznej časti v regulatíve 8.42. Sú vytypované na základe schváleného plánu udržateľnej mobility BSK.

## 5. Cestná doprava

---

V cestnej doprave sa predovšetkým aktualizuje skutkový stav jednotlivých komunikácií, ktoré boli pôvodne v dokumentácii označené ako návrh. Dnes boli preklasifikované do časti stav. Ide predovšetkým o D4 a R7. Špecifickou požiadavkou Ministerstva dopravy bolo vypustenie diaľničných kolektorov. Kolektory sú paralelné komunikácie vedené po oboch stranách diaľnice. Na základe požiadavky Ministerstva, že tieto neboli (názvoslovie) zavedené v norme ani inak ošetrené tak ich požadujú vypustiť a neuvádzať. Na druhej strane sa v tomto uvádza skapacitnenie oboch diaľnic. Po Stupavu je to rozšírenie na trojpruh (plus odstavňý pruh). V smere na Trnavu je to po Senec rozšírenie diaľnice D1 na štvorpruh (plus odstavňý pruh).

Na základe požiadavky vypustenia kolektorov, sme sa museli vysporiadať dopravnou obsluhou niektorých miest. Ide predovšetkým o mesto Malacky. Mimoúrovňové križovatky (ďalej aj MÚK) na diaľnici D2 Studienka a Malacky-juh zostávajú bezo zmeny. Dopĺňa sa mimoúrovňová križovatka Rohožník, kde bola medzičasom homologizovaná cesta III. triedy na cestu II. triedy číslo 143, ktorá vedie do Rohožníku vrátane obchvatu Rohožníka. Obchvat Rohožníka ostáva bezo zmeny, len sa zvyšuje z 3 na 2 triedu.

Bolo potrebné riešiť prevedenie hlavne tranzitnej dopravy cez centrum Malaciek, kde sú problematické križovatky. Zo severného smeru po ceste I/2 bolo aktualizované prepojenie MÚK Studienka a návrh na prekategORIZOVANIE cesty II. triedy (ulice Oslobodenia, Legionárska) na cestu I. triedy, aby sa následne vrátili na cestu I. triedy južne od mesta Malacky, v bode MÚK so železnicou, ktorá je v súlade s projektom modernizácie tejto železničnej trate.

Obdobne je to aj v meste Stupava. Stupava je jedno s najrýchlejšie sa rozvíjajúcich miest nie len v Bratislavskom kraji ale aj na Slovensku, preto je potrebné riešiť aj odklon tranzitnej dopravy. Miesto vypusteného koridoru bude stanovený nový dopravný obchvat ako cesta I. triedy, miesto východného kolektoru. Obchvat mesta Stupava bude zabezpečený prostredníctvom diaľnice D4, následne pôvodným kolektorom – ako cesta I. triedy a následne križovatky Stupava-sever.

Novou intervenciou je aj prepojenie Záhorská Ves s rakúskou obcou Angern. Ide o preložku cesty II. triedy číslo 543.

Pomerne komplikovaná situácia nastáva v oblasti obcí Chorvátsky Grob, Slovenský Grob, Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji. Od MÚK D1 Triblavina severným smerom sa upravuje trasovanie cesty II. triedy a na základe podkladovej štúdie, ktorú sme mali k dispozícii. Následne od MÚK D1 Triblavina južným smerom sa taktiež upravuje koridor, ktorý bol v územnom pláne regiónu už stanovený, len sa spresňuje na základe technickej štúdie, ktorú obstaral BSK.

Okrem týchto priestorových javov, ktoré sa spresňujú sa dopĺňajú aj nové trasovanie. Ide o prepojenie tohto obchvatu s obcou Zálesie, poza Malinovo (Most pri Bratislave), na plánovanú MÚK – výhľadovo sledovanej R1, ktorá je v územnom pláne zakreslená/zpracovaná.

Na základe štúdie, ktorá sa v poslednej dobe medializovala Obchvaty Malokarpatska – ide v podstate o preložku cesty II. triedy číslo 502 v smere od Svätého Jura, cez Pezinok, Modru, Dubovú až po hranicu TTSK. Táto štúdia sa spracováva, ale črtajú sa preferované varianty. My sme so spracovateľmi z Dopravoprojektu boli v úzkom kontakte, konzultovali sme o tejto téme. Po úvahách s BSK sa prvý úsek, ktorý je prioritný – preložka cesty II/502 v okolí obce Vinosady a Modra sa upravuje.

Obchvat Rusovce. V návrhu ZaD č. 2 ÚPN R BSK sa navrhuje na vypustenie nakoľko v platnom územnom pláne regiónu v komplexnom výkrese bol spracovaný, na druhej strane v záväznom výkrese a vo výkrese dopravy už zapracovaný nebol. O tomto obchvate sa dlho diskutovalo, či je rentabilný, či je dôležitý. S hlavným mestom Bratislava sa na túto tému viedli diskusie, až nakoniec to dospelo k takejto nejase interpretácii.

Dopĺňa sa MÚK na diaľnici D2 s diaľničným privádzačom od mestskej časti Čunovo. Na jednej strane je to dobrá intervencia ako odkloniť nákladnú dopravu z Rusoviec, kde sa nachádza pamiatková zóna. Je tam Gerulata, ktorá bola do UNESCO. Doprava je tam veľmi intenzívna. V tomto smere treba vytvoriť aj určité organizačné opatrenia, aby diaľnica D2 bola v tomto úseku bez úhrady.

PrekategORIZOVANIE obchvatu mesta Senec, cez územie obcí Boldog, Réca a z časti Kráľová pri Senci. Ide prekategORIZOVANIE navrhovanej komunikácie, ktorá koridor má stanovený v územnom pláne, no zvyšuje sa z návrhu III. triedy na návrh cesty I. triedy.

## 6. Cyklistická doprava

---

Cyklotrasy na regionálnej úrovni sú spracované na základe podkladu Aktualizácie č. 2 Koncepcie územného rozvoja cyklotrás na území BSK (2022). Kategorizácia cyklotrás je premietnutá v hierarchii: medzinárodné, národné, regionálne, oblastné, lokálne/spojovacie. K týmto sa ešte dopĺňa cykloturistická trasa národného významu (Štefániková cyklomagistrála). I keď treba podotknúť, že územný plán regiónu rieši predovšetkým cyklodopravné trasy. Cykloturistické ponecháva v kompetencií v spolupráci národným cykloklubom.

## 7. Letecká doprava

---

Na základe podkladov Dopravného úradu SR, ktorý požadoval vypustenie Ochranných pásiem a prekážkových rovín letiska Kráľová pri Senci. Zároveň sa vypúšťajú dva heliporty, Nemocnice sv. Michala, bývala Vojenská nemocnica (označovaná dnes mediálne ako nové sídlo spoločnosti ESET; špecifickou požiadavkou bolo vypustenie ochranných pásiem heliportu NBS, nakoľko tento postavený heliport doposiaľ nebol skolaudovaný. Preto sa tento heliport prekategORIZOVAL v ÚPN z stav na etapy návrh.

Doplnené boli 3 plochy s povolením Ministerstva zdravotníctva (AIR – TRANSPORT Europe) pre rýchlu zdravotnú službu. Ide o mestá Senec, Malacky a MČ Petržalky.

## 8. Vodné hospodárstvo

---

Predovšetkým v spolupráci s Bratislavskou vodárenskou spoločnosťou aktualizovali podklady podľa skutkového stavu technickej infraštruktúry. Pristúpilo sa k revízií pásiem hygienických ochrany vodných zdrojov a ochranných pásiem vodárenských zariadení. Boli doplnené rozvojové zámery v jednotlivých skupinových vodovodoch, hlavne pri prepájaní miest a obcí, mikroregióny mikroregionálneho a regionálneho významu.

## 9. Elektrická energia

---

Absolvovali sme stretnutia so SEPS-om, so Západoslovenskou energetikou, kde na základe ich podkladov boli zapracované nasledovné javy. ZSE už neuvažuje s prepojením trafostanice Ružová dolina – PPC Vajnorská, nakoľko podľa ich slov ide o súkromné záležitosti, ktoré nemajú ako ovplyvniť a vymáhať. Upravujú a dopĺňajú ďalšie prepojenia príp. trafostaníc: 110 kV Ružová dolina – TR Ostredky, TR Devínska Nová Ves II + vedenie, 110 kV TR Petržalka III – TR Vajnory (D4), 110 kV TR Petržalka III – Petržalka kolmá, 110 kV TR Lamač – TR Puškinova – TR Pionierska – Žabí majer.

## 10. Plynofikácia

---

Ide o spresnenie stavu potrubí plynovodov v spolupráci so SPP. Takisto boli do dokumentácie doplnené vybrané stredotlakové plynovody regionálnej distribučnej sústavy, najmä medzisídlné sústavy. Boli aktualizované ochranné a bezpečnostné pásma plynovodov v zmysle novelizovaného zákona o energetike. Viaceré javy mali priamy priemet do grafickej časti.

### Závazná časť

Závazná časť obsahuje konkrétne zásady a regulatívy v 11 bodoch. Každý má svoje číslo, podľa ktorého sa dá identifikovať.

Čistopis územného plánu mal záväznú časť vyhlásenú VZN č. 1/2013 zo dňa 20.09.2013. Následne v znení Zmien a doplnkov č. 1 - VZN č. 2/2017 zo dňa 29.09.2017. Po schválení záväzných častí ZaD č. 2 ÚPN R BSK bude VZN upravené v znení ďalšieho VZN.

Záväzným výkresom je výkres č. 8, ktorý reflektuje jednotlivé oblasti dopravy, technickej infraštruktúry, ochrane prírody a životného prostredia, ťažby a dobývania,... Podľa dostupných informácií bol tento výkres aktualizovaný. Nové javy, ktoré sa do tohto výkresu dopĺňajú – v zmysle Akčného plánu revitalizácia krajiny - vysoký stupeň potreby realizácie revitalizačných opatrení. Aktualizujú sa pásma hygienickej ochrany vodných zdrojov. Podľa medzinárodného projektu CORCAP sú zapracované prekladiská.

Vypúšťajú sa navrhované maloplošné územia územnej ochrany prírody. Napriek tomu, že v zmysle metodiky, zákona aj vyhlášky územný plán môže definovať navrhovanie týchto území, po diskusii s Odborom ochrany životného prostredia BSK sme dospeli k úvahe, že pokiaľ tieto územia budú vyhlásené riadne v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny, budú do územného plánu



následne aj dopracované. Zatiaľ nechceme predpisovať mestám a obciam územia, ktoré sú potencionálne evidované na zápis.

Požiadavkou BSK bolo vypustenie z výkresu č. 8 štyroch schém, ktoré sa nachádzajú v hornej časti výkresu. Všetky tieto javy, ktoré sú na schémach znázornené už sú priamo obsiahnuté aj vo výkresovej časti. Preto na základe praktických skúseností BSK s implementáciou záväznej časti územného plánu nie je potrebné schémy naďalej vo výkrese uvádzať.

K záveru. Verejné prerokovanie sa uskutočňuje v novembri a decembri. Písomné pripomienky je možné podať do 31. decembra. Následne budú všetky pripomienky vyhodnotené. Na základe riadneho vyhodnotenia budeme spracovávať upravený návrh s jednotlivými korekciami. Následne bude upravený návrh predložený Ministerstvu dopravy a výstavby podľa § 25 na posúdenie a následne predložený Zastupiteľstvu BSK. Po schválení bude územný plán schválený uznesením BSK, záväzná časť vyhlásené VZN. Potom bude (IPP) spracovaný čistopis zmien a doplnkov a súhrnné znenie. Čiže všetky výkresy budú vyjadrovať aktuálny právny stav už bez náložiek. Jedno mapové dielo. Aj smerná a záväzná časť.

Ing. arch. Rajecká poďakovala za prezentáciu návrhu Zmien a doplnkov č. 2 Územného plánu regiónu Bratislavský samosprávny kraj. Vyzvala prítomných na diskusiu. Zároveň poprosila účastníkov o predstavenie sa, aby bolo možné zaznamenať pripomienku. Oficiálne pripomienky treba zasielať písomne s identifikáciou mena a adresy – subjektu, aby sme vedeli s ním komunikovať a zaslať vyhodnotenie pripomienok.

Štefan Gašparovič, starosta Slovenský Grob: Keď sme pretrasovali komunikáciu, že či by toto pretrasovanie nemohlo byť aj na koľajovú trať, lebo tá pretína práve obytné územie?

Bizoň: Nerozumiem presne otázke. Keďže sa posúva cesta II. triedy, máte predstavu, že železničná trať sa posunula bližšie k obchvatu?

Na túto tému sme diskutovali, nie je úplne žiadúce spájať dva módy dopravy, ktoré v jednom koridore zabezpečovali tú istú dopravnú obsluhu. Železnicu je potrebné v týchto rozvojových územiach v Chorvátskom Grobe hlavne a aj v Slovenskom Grobe dostať čo najbližšie k ľuďom, aby boli ochotný pešo alebo na bicykli dostať sa na železnicu a následne sa dostať do Bratislavy. My sme vychádzali z podkladových štúdií, ktoré sme dostali k dispozícii. Dospeli sme k tomuto variantu, ktorý sa javí ako najvhodnejší.

Skýva: Myslím si, že železnica má trochu inú funkciu ako mesto, ale fakt je to lokálna železničná trať, ktorá by mala zabezpečovať lokálnu dopravu a mala by ponúknuť budúcej cestujúcej verejnosti peší prístup z najväčšieho územia/zázemia. Myslím, takto je to správne. Je to optimálne rozmiestnenie železnice a cesty v danom teréne/oblasti.

Štefan Gašparovič, starosta Slovenský Grob: Ja si skôr myslím, že keby to išlo ako je ten obchvat cez lokalitu Hájiček, ktorá je hneď susediacou, lebo tu ideme priamo vedľa školy, škôlky a rodinných domov. A teda cez veľké plynovodné potrubie. Či to máte naštudované?

Skýva: Presne platí to, čo bolo na začiatku povedané - treba napísať túto pripomienku a budeme s ňou ďalej pracovať.

Perger, starosta obce Zálesie: Keďže starostovia obcí Zálesie, Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo písali list s pripomienkou, že nemáme záujem, ani ľudia, ani starostovia, ani zastupiteľstvá, o tú tangentu, ktorá vlastne má rušiť posledný les východne od Bratislavy. Okrem toho sme doložili dve uznesenia zastupiteľstva Zálesia a uznesenie zastupiteľstva Ivanky pri Dunaji, že nemáme záujem o tú tangentu. Vzhľadom na to, že výrazne zhorší životné prostredie v týchto obciach. Prečo sa stále s touto tangentou uvažuje?

Skýva: Táto tangenta tam bola navrhnutá (v pôvodnom ÚPN R BSK). Bola požadovaná v zásade obcou Ivanka pri Dunaji, lebo ten tangentiálny vzťah, ktorý tam je prechádza stredom obcí a v zásade tento obchvat (toto prepojenie) riešilo práve tie tranzitné jazdy z obcí Bernolákovo, Zálesie cez stred Ivanky pri Dunaji.

Perger, starosta obce Zálesie: (mimo mikrofón)... trvá na pripomienke. Tangenta zničí posledný biotop, sú tam územia ochrany vtáctva, posledný koridor, kadiaľ môžu chodiť srnky, zajace atď.

Rajecká: Z pohľadu obstarávateľa, naozaj sme túto tému veľmi zvažovali, či vypustiť alebo nevyustiť. Úlohou územného plánu regiónu je zabezpečiť obslužnosť územia. Tie obce neponúkli ďalšiu možnosť ako vyriešiť problém cestnej dopravy v týchto obciach. Keby ste prišli s návrhom, kde ho trasovať. Územie je plno zastavané a my tým ľuďom musíme umožniť sa dostať z územia. My sme v spolupráci s Odborom dopravy, ktorý zabezpečoval štúdiu trasovania, dali do územného plánu alternatívu, ktorá vyšla najlepšie. Preto je tam zmena. Vieme o týchto územiach aj tých biotopoch. Hľadáme obslužnosť územia. Máte návrh ako to ináč vyriešiť? Tí ľudia budú ďalej nespokojní v jednotlivých obciach, keď sa nebudú mať ako dostať na vyššie komunikačné trasy.

Perger, starosta obce Zálesie: (mimo mikrofón) Roky žiadame, aby sa vyriešila Senecká cesta. Tam sa nerobí vôbec nič. To by vyriešilo problém týchto obcí. ... Ivanka bude obkolesená cestami, bude v strede „kruhového objazdu“. Urobiť tam tranzitnú cestu pre nákladiaky. S týmto riešením sme nesúhlasili.

Michal Halabica, riaditeľ Odboru dopravy: Pán Perger, my sme spolu komunikovali ohľadom tejto tangenty (aj so starostami Ivanky pri Dunaji a Bernolákova) pred dvoma rokmi keď prišla táto petícia. My sme ako BSK vypracovali technickú štúdiu, ktorú sme chceli prerokovať s obcami. Nie je to úplne štandardom, že technická štúdia sa prerokováva, ale práve preto aby sme poznali váš názor – lebo vás berieme za partnerov, tak sme potrebovali dostať od vás stanovisko a ako ďalej s tým naložiť. Práve toto prerokovanie územného plánu, teraz je čas na to, aby tie pripomienky, ktoré máte. Štúdiu sme zadali na základe platného územného plánu regiónu BSK z roku 2013. Tam sa ukázali nejaké veci, navrhli sa dve varianty, akým spôsobom by to mohlo ísť. Dostali sme k tomu pripomienky aj od Ministerstva dopravy, ktoré napr. nesúhlasí s križovatkou na diaľnici D4. Čo tiež nejakým spôsobom predikuje to, že napojenie cez exponované územie (ktoré hovoríte medzi Zálesím a Ivankou pri Dunaji, okolo jazera a cez lesík). Štandardom býva, že toto trasovanie sa rieši až v procese EIA. My sme ešte pred samotným procesom EIA vás oslovili, aby sme ten názor poznali. Toto je priestor na to, aby ste si uplatnili pripomienky. A my sme pripravený na to, aby rokovaním s nami a s ostatnými dotknutými orgánmi štátnej správy a inštitúciami, sa nejakým spôsobom situácia vyriešila. My nehovorím, že to takto byť musí. My sme dali nejaký návrh zmien a doplnkov, ku ktorým sa musia dať pripomienky a zákonným spôsobom sa to musí vyhodnotiť. Teraz vykonávame zákonný proces. Takže ak vy obce si uplatníte pripomienku, že nechcete vôbec tú tangentu, čo by nebolo úplne rozumné, budeme ju riešiť. Územný plán definuje rozvojové územia na niekoľko dekád dopredu, to neznamena, že zajtra sa to musí stavať. Je to rezerva. Aj na základe stanoviska Ministerstva dopravy sme rámcovo určili trasovanie poza obec Malinovo. Aby sme k Zálesiu, Ivanky hľadali ďalšie alternatívy., preto sa to tam nachádza. Aj keď máme indíciu, že Malinováčania sú k tomu rezervovaný/prekvapený, čo sa to tam objavilo. To je vecou jednotlivých rokovaní a ďalších postupov. Ma sa nevyhýbame akémukoľvek riešeniu. Nebudeme na silu niečo pretláčať. My sme vám predstavili nejaký koncept. Sme si vedomí toho,



že je silný odpor obyvateľov v tejto oblasti. Sme ochotní to akceptovať. Len to musí prejsť riadnym procesom, ten proces sa práva deje. Budeme ďalej rokovať. Dáte písomné stanovisko a my tie pripomienky budeme vyhodnocovať a zapracujeme. Nie je dôvod na paniku, rozumiem tomu rozhorčeniu. Komunikujeme spolu nejaký čas. Ten záver je otvorený.

Perger, starosta obce Zálesie: (mimo mikrofón) ... Vyššie stanovisko ako uznesenie zastupiteľstiev obcí nemôžete dostať. Takže nerozumieme prečo tá tangenta tam stále je, keďže už z pre dvoch rokov bolo jasné, že tangentu nechceme.

Michal Halabica, riaditeľ Odboru dopravy: Vy ste prijali nejaké uznesenie, ktorým vás zastupiteľstvo zaviazalo, aby ste v tejto veci rokovali s nami, že si to tam neželáte. To vaše stanovisko sa týka celej tangenty, nie len nejakej jednej časti a my zas máme od iných orgánov, že v tom území je potrebné riešiť dopravnú situáciu. Keby sme zobrali len vaše stanovisko do úvahy, tak sa tu nemusíme o žiadnej tangente baviť. Ale my cítime tú potrebu sa o tangente baviť, v akej podobe tam bude musieť v budúcnosti byť. My musíme brať do úvahy viaceré stanoviská. My si vážime názor obyvateľov, obecného zastupiteľstva aj starostu. Budeme rokovať ďalej, aby sme našli nejaké spoločné riešenie, tak ako sa našlo v obci Chorvátsky Grob a Slovenský Grob. Tam tiež to trasovanie bolo nejakým spôsobom urobené. Po rokovaní sa nakoniec ustálilo. Tiež je mimo tej pôvodnej čiary, ktorá bola nejakým spôsobom nakreslená 1:50000 v roku 2013. Sú tam nejaké výkyvy, ale to sa dosiahlo len tým, že sa rokovalo s jednotlivými obcami. Tie si uvedomili, že ten cestný ťah potrebný je a musíme hľadať nejaký kompromis. Aj tu sa budeme snažiť nájsť nejaký kompromis. Dostali sme stanovisko aj od životného prostredia, my sa tým budeme riadiť a možno tá časť tam zostane ako nejaká zberná komunikácia na tú tangentu, ktorá by bola odklonená ďalej. To budeme riešiť v ďalších technických štúdiách.

Perger, starosta obce Zálesie: (mimo mikrofón) ... nie sú spomenuté ani zapracované riešenia, ktoré sme ochotní akceptovať. Čo ste vraveli, že sa o tom budeme baviť. Veď my sme sa pred dvoma rokmi bavili. Viem, že je obrovské množstvo roboty pripraviť územný plán a musí počítať s dlhšou budúcnosťou. Ale tieto rokovanie prebehli min. za účasti troch starostov. Ostalo tam presne to isté, proti čomu sa starostovia, občania a zastupiteľstva postavili.

Rajecká: Z procesného hľadiska. Zmeny územného plánu idú svojím samostatným procesom v zmysle stavebného zákona. Teraz je priestor na uplatnenie pripomienok a my sa s nimi budeme zaoberať. Aj keď to musíte poselať druhý krát. My nemôžeme zobrať stanovisko z pred dvoch rokov. Musí byť podané práve v tejto lehote do 31. decembra 2022. Poprosím vás môžete priložiť tie uznesenia ako kópie, ale potrebujeme od vás stanovisko práve procese prerokovania územného plánu.

Michaela Diková, mesto Pezinok: Na základe akých kritérií bol do návrhu zmien a doplnkov územného plánu zakreslený obchvat Malokarpatska, keďže sme ešte pred započatím EIA procesu a máme tri varianty, ktoré sú ani nie sú v súlade s územným plánom či mesta Pezinok alebo BSK?

Bizoň: Je to samozrejme veľmi dobrá otázka. Vieme, že pripravuje technická štúdia obchvatov Malokarpatska. Kreslí to Dopravoprojekt. My sme s nimi sedeli, diskutovali, prezentovali nám varianty. My sme hovorili aký máme názor my, aký majú názor oni. Im sa už v rámci tohto procesu kryštalizovala nejaká preferovaná varianta.

Michaela Diková, mesto Pezinok: Na základe akých kritérií sa pred ukončením procesu EIA, kde má byť vybraný najoptimálnejší variant, vybral nejaký preferovaný variant?

Bizoň: Rozumiem Vašej otázke. My sme samozrejme toto dostali v konečnom dôsledku ako pokyn od BSK. Je to otázka aj na nich. Je to ich agenda. Oni obstarávajú túto štúdiu, takže majú možno bližšie informácie k týmto detailom.

Michaela Diková, mesto Pezinok: Uvažovalo sa v rámci týchto variantov ... máme niekoľko variantov riešenia a v časti Svätý Jur hrozia kompenzačné opatrenia, pretože tam hrozí významný vplyv na Naturovské územia. Uvažovalo sa aj s pozemkami, ktoré by boli náhradou za zničené biotopy. Či sa berie do úvahy aj tento fakt?

Rajecká: Z pohľadu obstarávateľa. Tento problém sme naozaj riešili, sedeli sme nad tým. Tým, že územný plán musí byť invariantný, tak potrebovali sme zapracovať jednu trasu. Po dohode so spracovateľmi – Dopravoprojektu – sme ju vytýčili. Dohodli sme sa, že možno budeme musieť pristúpiť k zmenám a doplnkom č. 3, keď prebehne EIA proces. Ale nemôžeme zastaviť proces, niektoré úseky už naozaj obce chcú a sú stabilizované. Je to navrhnutá zatiaľ najoptimálnejšia trasa, ktorá nám vychádza. V niektorých úsekoch ide po tých istých, v niektorých sa to odkláňa na základe diskusií. Keď vy s niektorou trasou nesúhlasíte, nech sa páči uplatnite si pripomienku. Budeme sa tým zapodievať.

Michaela Diková, mesto Pezinok: Ďakujem, určite si uplatníme pripomienky v zákonomnom procese. Chcem sa uistiť, či rátate so zmenami a doplnkami číslo 3?

Rajecká: Keď si EIA vyžiada, samozrejme.

Kazarka, viceprimátor mesta Stupava: Mimoúrovňová križovatka Stupava-sever nám vypadla zo záväznej časti. Aspoň som ju tam nenašiel, v tej grafickej časti. Či sa dá s týmto niečo robiť? Dosť nás mrzí, že vypadli z návrhu kolektory. Nám by to riešilo problém. My máme ročný prírastok obyvateľov okolo 290 v meste Stupava. Stupava sa dynamicky rozvíja.

Hrdina: Križovatku Stupava-sever sme mali nakreslená aj v pôvodnom územnom pláne. V zmenách a doplnkoch ju nemusíme znova tam zduplikovávať. V grafickej časti zmien a doplnkov sú iba nové časti, alebo vykrižikované, ktoré vypadávajú.

Rajecká: Čiže nevypadla.

Hrdina: Namiesto kolektoru navrhujeme cestu I. triedy od MÚK Stupava-sever, súbežne s diaľnicou po križovatku D4-D2. Po východnom okraji diaľnice. V podstate je to v trase predchádzajúceho kolektoru.

Rajecká: Mali sme aj kvalitárske výbory 30 % rozpracovanosti, 70 % rozpracovanosti. Rokovali sme s Ministerstvom dopravy – je to náš nadradený orgán štátnej správy a musíme rešpektovať ich stanoviská. Žiadali sme, či môžeme nechať slovo „kolektor“. Kolektor vypadáva, ale miesto tých kolektorov sme hľadali obslužné komunikácie, ktoré by mohli spĺňať účel, aby bola obslužnosť územia zachovaná.

Daniel Hrubíško, Železničná spoločnosť Slovensko: My sme naše pripomienky zaslali písomne. Takže tu chcem verejne podporiť návrh územného plánu, nakoľko ako najväčší železničný dopravca v kraji pravidelne spolupracujeme s Odborom dopravy. Participovali sme na mnohých strategických dokumentoch, z ktorých tento územný plán vychádza. Nemáme zásadné pripomienky k tomuto plánu, nakoľko aj z nášho pohľadu - pri pohľade do budúcnosti - je vidieť, že sa tu železničnou dopravou vážne zaoberalo. Je dobre rozpracovaná a do budúcnosti sa s ňou uvažuje. Nie len zo strategického hľadiska medzištátneho, ale aj regionálneho bude tu možnosť vybudovať kvalitný dopravný systém, kde železnica bude môcť byť nosným dopravným systémom. Územný plán sme si spolu s Odborom dopravy

odkomunikovali a ich pripomienky, ktoré k vám boli zaslané – s nimi sme stotožnený. Boli by sme radi, ak by boli zapracované.

Ľuboš Tvrdoň, starosta obce Lozorno: Z akého dôvodu sa plánuje vysokorýchlostná železnica smerom Lamač – Stupava – Lozorno? A ďalej keďže paralelne cez Zohor, smerom na Českú republiku, sa táto železnica tiež mení na VRT. Pýtam sa preto, lebo mám obavu z toho, že sa dostaneme do toho istého stavu ako sme teraz, kde sme žiadali – starostovia Podhoria – napojenie Podhoria na regionálnu železnicu. Keďže bude vysokorýchlostná, tak je obava, že sa tam s regionálnou dopravou nedostaneme a vlastne sa nám situácia nezmení.

Skýva: V podstate tu je trošku nedorozumenie. Tam sme nehovorili o vysokorýchlostnej trati do Lozorna ... O modernizovanej trati hovorí a je aj v štádiu realizovania v jestvujúcej trati Bratislava – Malacky – hranica s Českou republikou. V návrhu hovoríme novej regionálnej trati, ktorá práve obsluží celé Podhorie a pripojí ho na železničnú trať v jestvujúcich podobách.

Ľuboš Tvrdoň, starosta obce Lozorno: Podľa mapy, ktorá je zverejnená (v prezentácii) tou farbou tam je to označené ako vysokorozchodná trať. Stým, že tá trať z Podhoria sa napája na VRT. Tam je tá obava, že nás železnice na takúto vysokorýchlostnú nevpustia. Ako nás aj nepúšťajú teraz v Zohore, ktorá je kapacitne vybuchovaná. My sa v konečnom dôsledku neposunieme ďalej. Nič sa pre nás nezmení. Alebo som to zle pochopil?

Hrdina: Keď sme komunikovali s Ministerstvom ohľadne tohto tak sa vzhádzalo z toho memoranda a predštúdie, ktoré kolega spomínal, ohľadom vysokorýchlostných tratí, ktoré majú spájať všetky štáty V4 navzájom. Nevedeli sme jednoznačne, ktorá trať to je. My musíme ísť invariantným spôsobom. Tak sme sa v zásade dohodli, oni to akceptovali, že v pôvodnom územnom pláne ešte (po 2000 roku schvaľovaný). Vtedy tam bola kreslená vysokorýchlostná trať pozdĺž diaľnice smerom na Moravu. V súčasnosti Ministerstvo nemá jasné, kde by tá trať mohla byť a najväčší problém je napojenie sa na bod medzi Maďarskom a Slovenskom - ako sa dohodnúť, kde bude vedená trať z Maďarska na Slovensko. To bude silne ovplyvňovať aj vedenie trasy v meste Bratislava. Na schéme je vidno, kde by tie body mohli byť. Optimálne by bolo, keby sa to vedelo stotožniť s tou dnešnou traťou rýchlostnou, ktorá tam je východne nakreslená. Ako rezervu tohto koridoru by sme zarezervovali aj koridor východne od diaľnice D2. Toto je otázka, ktorá je ešte úplne otvorená. A preto sa ešte nedostala do záväznej časti, lebo to je dlhodobější výhľad a je to silne variantný názor, ako by to celé mohlo byť vedené. To isté je aj otázka možnej vysokorýchlostnej trate smerom na východ. Zatiaľ sme to rezervovali ako koridorovú trať, ktorá by v prípade týchto dohôd mohla byť preklasifikovaná. Je to otázka technického riešenia a detailného riešenia prepojenia a možností, či bude trať sparalelná alebo nie. Našou prioritou je aby sme predovšetkým riešili regionálnu koľajovú dopravu. Ten zámer sme už mali v územnom pláne z 2013, ktorý bol schválený a v tomto duchu sme dopracovávali len určité detaily okolo Zohora, Perneku atď. Vysokorýchlostná trať je dlhá budúcnosť, ale boli sme požiadaný nadriadeným orgánom z Ministerstva vytvoriť určitú si rezervu.

Ľuboš Tvrdoň, starosta obce Lozorno: Ako sa k tomu postaví Stupava, ktorá roky tlačí na regionálnu trať a vlastne sa jej postaví za humnom VRT, kde vlastne vlak ani nezastaví.

Skýva: Ministerstvo dopravy obstaráva/ je v rozbehu spracovania štúdie vedenia vysokorýchlostných tratí na území Slovenska. A tieto budú robené v medzinárodnej kooperácii, v zmysle memoranda troch krajín. Tieto práce boli zadané teraz na jeseň, predpokladaný termín ukončenia a prerokovania tejto štúdie by malo byť niekedy

koncom budúceho roka. Vysokorýchlostné trať v našich Slovenských podmienkach sú vzdialené. U nás sa hovorí o modernizovaných tratiach, kde sú rýchlosti navrhnuté okolo 140 km/h. Ministerstvo žiadalo aby sa pre tieto VRT dali používať aj vnútroštátne modernizované trate, ktoré sú v tratiach 110, 120 a 130 km/h pripravované. So samostatnými koridorami pre VRT to bude možno až nový územný plán za desať rokov. O lokálnej železničnej obsluhy Stupavy s prepojením na Lozorno a Pohorie, príp. tá nová spojka do Zohoru, aby sa zo Zohoru priamo dostali ...

Bukovčák, Odbor dopravy: K Lozornu. Problém je možno v tomto mapovom podklade je ten, že tie čiary, ktoré sú súčasne platné sú tam bledé a nové čiary v zmysle zmien a doplnkov sú tmavé. Tak možno to čo je pod tým nevidíme/nevnímame súvislosti. V prvom rade v tomto území sa rieši regionálna železničná trať. Oproti súčasnému stavu územného plánu sa mení to, že dnes bola nakreslená regionálna trať v pôvodnej trase z Devínskeho jazera do Stupavy, kde trať už neexistuje. Čiže – obnovenie v Stupave úvrať a smerom na Lozorno a zahustenie do trate smerom na Podhorie (smer Rohožník, Plavecký Mikuláš). Čo sa aktualizuje pri týchto regionálnych – dopĺňa – je táto trať nebude zahustená od Devínskeho jazera, ale pôjde z Lamača, okolo Záhorskej Bystrice, úvraťou do Stupavy aby bola využitá čo najbližšie dostupnosť k obyvateľom. Určite nie až tam, kde kedysi bola železničná stanica. Vieme, že pozemky sú už preč. Tak ako to bolo zakreslené a smerom do Lozorna, ale popri tomto si zhotoviteľ dovolil nie nahradiť túto regionálnu trať vysokorýchlostnou, ale v úseku medzi Lamačom a pre Lozornom - odbočka, združenú trať. Ako povedali, v jednej stope, alebo v budúcnosti v stope vedľa toho samostatnej. To neznamená vynechanie Stupavy, pretože odbočka tzv. úvrať tam stále je zakreslená, aj napojenie regionálnej trate smerom do Lozorna s pokračovaním na Rohožník. Táto regionálna trať v prvom rade je prioritou pretože už dnes Ministerstvo dopravy poskytlo finančné prostriedky pre ŽSR na obstaranie štúdie realizovateľnosti na takúto regionálnu železničnú trať v tejto trase Lamač – Záhorská Bystrica – Stupava – Lozorno. Je vypracovaný opis predmetu zákazky a čaká sa na vyhlásenie verejného obstarávania pre zhotoviteľa štúdie realizovateľnosti. Združená trať spolu s tou vysokorýchlostnou. VRT je veľmi ďaleký výhľad, pretože práve teraz prebieha štúdia realizovateľnosti na VRT V4 - Maďarsko, Slovensko, Česká republika, Poľsko. Táto štúdia je v riešení, ale táto štúdia nám v prvom rade dá odpoveď na to kadiaľ vysokorýchlostnú trať z Maďarska dovieť na územie Slovenska, pretože to dnes nie je jasné. Existovala tzv. predštúdia VRT, ktorú vypracovala Maďarská strana, ktorá ponúka riešenie vstupu na Slovensko do Bratislavy cez Rajku a cez Petržalku. Maďarskej strane to vyhovuje, preto aby mali obslužené na vysokorýchlostné trati mesto Göyr, lebo to je ich veľké mesto. Slovenskej strane budú vyhovovať iné trasovania, napríklad obsluženie Dunajskej Stredy. Toto nám overí štúdia kadiaľ to bude vedené na Slovensko. Kadiaľ vedené do Bratislavy, kadiaľ vedené cez Bratislavu a smerom ďalej za Bratislavou na Záhorie. Zatiaľ sa na Slovensku uvažuje s tým, že tieto vysokorýchlostné vlaky budú využívať trať štandardnú koridorovú od Devínskej Novej Vsi cez Malacky a Kúty do Českej republiky, pretože tá je momentálne modernizovaná na 200 km/h. takže štúdia toto pokračovanie okolo Malaciek riešiť nebude, ale kreslíme výhľadový plán do územného plánu aby sme si nezastávali územie. Je to potrebné aj v súvislosti, že na súčasnú trať DNV, Malacky, Kúty, ktorú zmodernizujeme – dnes je tam určité množstvo dopravy – osobnej, regionálnej, diaľkovej, nákladnej – táto trať v budúcnosti pri náraste dopravy či nákladnej alebo osobnej kapacitne postačovať nebude vo výhľade desaťročí. Ak sa vysokorýchlostná trať stane úspešnou, tak aj

v tomto území Záhoria bude potrebovať svoju vlastnú trasu. Tá čiara je tam dôležitá a nie je to v rozpore s regionálnou traťou, obsluhou Stupavy a Lozorna. Tu by som sa nebál. Takto zapracované čiary v územnom pláne považujem za rozumné.

Rajecká: Na doplnenie. Dávali sme to do smernej časti. Pretože tie štúdie prebiehajú. Tak ako píšeme v našich vyjadreniach k všetkým územným plánom obcí, že vychádzať zo smernej časti. Čiže, aby už obce vedeli, že je potrebné rezervovať koridor, ktorý sa potom bude samozrejme upravovať, ale na základe súčasných informácií to neviem dať do záväznej časti.

Valacsai, obec Malinovo: Petície prebehli pred dvoma rokmi. Nemám vedomosť, že by niekto s nami rokoval o tej ďalšej trase – tangenty. Z hľadiska obyvateľov, obyvatelia vedia kam idú, vedia prečo tam idú bývať a vedia si to zariadiť ako sa dostať do práce. Oni sú si vedomí, aká je situácia a nie je to žiadnou tangentou. Pre nás tá tangenta neznamenaá nejakú výhodu alebo nejaké pozitívum do budúcnosti. Ako ste vraveli, to nemusí byť teraz 5- 10-20 rokov tá výstavba. Tak dajte nám tých 20 rokov a potom si to navrhnete do zmien a doplnkov. Teraz nám to zničí aj tú prírodu, naše životné prostredie. A keď vravíte, že máte z vyšších orgánov vyjadrenia, alebo usmernenia, tak by sme radi videli aj SVP alebo štátne lesy ako sa k tomu stavali, k týmto zámerom – ak by sa to dalo vyžiadať nejaké takéto dokumentácie. Momentálne nás Most pri Bratislave, Malinovo – môžeme povedať zachránil D4 a R7 a myslíme si, že kapacita R7 je stále nevyťažená. Nám to zatiaľ odbremenilo naše cesty a funguje to a sú tam ešte voľné kapacity.

Čentéš, poslanec OZ Malinovo: Keď sa pozeráme na tú mapu, tak nám to vychádza tak keďže ten takzvaný obchvat Malinova, alebo cesta II. triedy dokonca ani nebude mať nejaký výjazd na našu 510. Čiže je to vyslovene cesta okolo obce Malinovo. Nám to vychádza tak, že teraz ide štát vybudovať križovatku D1/D4. Z D1 na budúcu R1 sa bude dať prejsť po D4. A pár kilometrov východne sa ide vybudovať cesta II. triedy, ktorá bude spájať tú istú D1 s R1. Ak tomu správne rozumieme. Je zámerom mať pár kilometrov od seba dve tranzitné cesty spájajúce D1 s R1? Čo je zámerom? Nechceme to dezinterpretovať, radi by sme požiadali o vysvetlenie k čomu má súžiť táto plánovaná cesta.

Bizoň: Sme si vedomí všetkých týchto peripetií, ktoré toto prináša. Okres Senec a celkovo aj Pezinok sú najrýchlejšie sa rozvíjajúce okresy v rámci celého územia Slovenska. Je tu nová domová, bytová výstavba. Treba si uvedomiť, že tá doprava síce tečie ako voda, ona si tú cestu vždy nejakú nájde. Treba povedať, pokiaľ tieto komunikácie nebudú vyriešené všetko pôjde buď na 61, ktorá sa pri úzkom lieviku do mesta Bratislava bude jednoducho každý deň upchávať. Upchávať na niekoľko hodín. A obdobná situácia to bude aj na cestách II. triedy 572. Či si vieme predstaviť, že by sa nedajbože stala nejaká nehoda na súčasnej D4, že kadiaľ tá doprava pôjde. Všetko pôjde cez jednotlivé mestá, obce, či už to bude Most pri Bratislave, Malinovo, Zálesie. Je to aj záložná komunikácia pre takéto rozvojové zámery. Je to sekundárny produkt aj tej D4, ale zároveň my nemôžeme čakať na to, kedy sa jednotlivé pozemky zastavujú nejakými geodetickými plánmi, ktoré vytýčia žiaľ geodeti a nie urbanisti. A nevzniká tam priestor pre nové dopravné prepojenia, čo sa stalo napr. aj v Ivanke pri Dunaji. Sme si vedomí aj týchto aspektov, že to ide až na lokálnu úroveň, že ideme niekomu cez pozemok. My sa potrebujeme pohybovať vo výhľadovom období, nie na štyri roky, ale možno na 10 na 15 na 20 rokov a stanoviť rezervy. Čas možno ukáže aj pre železnice aj pre cestnú dopravu, ktoré koridory sú rentabilné a ktoré bude potrebné budovať.

- Čentéš, poslanec OZ Malinovo: Čiže, len si to potvrdím. Je to záložná komunikácia pre D4? Je to tranzitná záložná komunikácia.
- Bizoň: Je to jeden z argumentov, ale predovšetkým sme si vedomí toho nárastu počtu obyvateľov v rámci suburbanizácie Bratislavy: Každý deň a sa budú potrebovať (určité percento) dostať do Bratislavy. Jednoducho tie komunikácie treba postupne valorizovať.
- Skýva: Záložná komunikácie pre D4 v žiadnom prípade nie. To bolo povedané s nadsázkou. Pokiaľ si spomínam celý tento problém tejto kvázi obchvatovej komunikácie vznikol z problému vnútorného prejazdu cez obec Ivanka pri Dunaji a s jej napojením na cestu 1/61 v smere do Bratislavy (na Seneckú). Prioritný problém bol prejazd cez Ivanku a preto sa hľadala táto trasa. Vzhľadom na to, že Ivanka sa rozrastá, Bernolákovo, Zálesie, Malinovo sa rozrastá - a všetko išlo okolo kaštieľa v Ivanke.
- Polonský: Doplním – pre vás malý technický detail – pomerne dôležitý. Vy ste zrejme reagovali na to, že nie je to napojené na 510 tým, že tam nie je tá „gulička“. To je len technická záležitosť, to je symbolika v mape. Gulička znamená mimoúrovňovú križovatku a v tomto prípade nie je zrejme či tam to križovanie bude. Bude tam úrovňové, to sa samozrejme môže ešte zmeniť. Pre vás je to samozrejme dôležité.
- Čentéš, poslanec OZ Malinovo: Čiže tá informácie je, že u nás na 510 nebude mimoúrovňová križovatka ale kruhový objazd.
- Polonský: Môže sa to zmeniť. Nie je to nejaký tranzit, ktorý obchádza vašu obec.
- Čentéš, poslanec OZ Malinovo: Keďže nám to v katastri zničí posledné zelené územia. Tá komunikácia má byť vedená akým spôsobom? V nejakej úrovni nad zemským povrchom, niekoľko metrov alebo priamo?
- Polonský: My sme to kreslili čo najšetrnejšie z tohto hľadiska. Podrobnejšie trasovanie bude riešené štúdiou. To už nerieši tento územný plán, ktorý je v malej mierke 1:50000. Našou úlohou bolo vyhnúť sa čo najviac tým lesom.
- Čentéš, poslanec OZ Malinovo: Mne je jasné, že bude ešte EIA.
- Skýva: Tá cesta by mala byť úrovňová s úrovňovými križovatkami. Určite to nie je prepojka medzi D1 a R1.
- Čentéš, poslanec OZ Malinovo: Takže, keď je to úrovňová – zakladá ideálnu príležitosť pre budúcu výstavbu. Je mi všetko jasné.
- Bizoň: Pôvodne tá obava obyvateľov Ivanky pri Dunaji, Zálesia, Bernolákova vznikla z toho, že križovatka na D1 a D4 nebola vybudovaná a že ten tranzit dopravy bude prechádzať touto tangentou. Tam tá legitimita obavy je prirodzená. Preto som zdôraznil, že to vzniklo ako potencionálne záložná komunikácia v čase nepredvídateľných okolností. K tvaru križovatky. To sa ukáže až pri povoľovaní projektov, dopravno-kapacitné posúdenie, tvar križovatky, odbočovanie pruhy, prípadne úrovňovo/neúrovňovo, kruhovým objazdom. My to riešime schematicky. Až na základe výhľadových koeficientov bude stanovený tvar križovatky.
- ...
- Marián Mališ, OZ Ivanka pri Dunaji: Uvedomujem si tú dlhodobosť toho problému, že sa budú sťahovať ďalší ľudia. Možno by pomohlo ľuďom v obciach, aby mali k dispozícii štúdiu ako sa bude demograficky vývoj – čo ste spomínali 450 000 ľudí mohlo pribudnúť v nejakom horizonte. Nevedia si to možno predstaviť, čo to bude znamenať. Samozrejme potrebujem teraz urobiť tú rezervu a keď to bude zastavané, už nebude kadiaľ to ťahať. Prvá otázka – môžete takúto štúdiu – ak existuje – sprístupniť ľuďom alebo zastupiteľstvám, aby to prerokovali. Druhá otázka – či ste zobrali do úvahy aj

parkovaciú politiku Bratislavy. Aký bude mať vplyv na to, že ľudia budú musieť presadnúť z áut možno do vlakov.

Skýva: Toto riešil pred dvoma rokmi Plán udržateľnej mobility (*PUM BSK*), kde sa počíta s tým, že automobilová individuálna doprava má svoje limity. Tie limity nie sú vstupe na Seneckú, ale zaparkovať svoje vozidlo v centre mesta ... v Bratislave. Fakt je ten, že naše mestá sa postupne premenili na veľké parkoviská a tie parkoviská požierajú všetko – chodníky, zeleň, parky... (*PUM BSK*) sa predpokladá s rozvojom všetkých systémov hromadnej dopravy. Preto tam bola podporená trať lokálne železničnej trate novej. Na Slovensku sa nové železničné trate nestavajú, iba sa rekonštruujú staré. V bratislavskom kraji sú dve nové lokálne železnice práve z tohto titulu navrhované. Tieto zmeny a doplnky toto všetko vnímajú tieto veci tam boli zapracované.

Marián Mališ, OZ Ivanka pri Dunaji: Ide skôr o tú propagáciu pre ľudí – verejnosť, ktorí tomu nerozumejú a často vidia len to krátkodobé riešenie.

Dobrovodská, Zálesie: Všimla som si, že sa rieši úprava starej Seneckej cesty (1/61). Aké sú plány s touto cestou? Všimla som si, že sa tam vypúšťa štvorpruh plánovaný a teda aj to čo tam nastane?

Michal Halabica, riaditeľ Odboru dopravy: Starú Senecká tá sa nijakým spôsobom nemení. Tam myslím, že NDS má vypracovanú dokumentáciu pre územné rozhodnutie. My sme sa k nej vyjadrovali a aj všetky okolité obce. Rieši rozšírenie resp. jej skapacitnenie ... je v nejakom procese, ktorý sa už deje. Územný plán - vyhýbame takýmto definíciám „diaľnica 6-pruh, 8-pruh, 10-pruh“, ... pretože, my keď to raz do toho ÚP ... Máme s tým veľmi zlú skúsenosť - podrobnosti v roku 2013 a každá jedna dokumentácia, ktorá bola robená potom a nové kapacitné posúdenia ukázali úplne iné reálie. Máte v záväznej časti, že to musí byť takto a nie inak, potom vznikali zbytočné problémy ... tak musíte meniť územný plán/nemusíte? My nechceme ísť do podrobností technickej špecifikácie, pretože každá cesta má svoje ochranné pásmo. Každý správca a vlastník sa vie vyjadrovať k jednotlivým procesom stavebného územného konania v rámci týchto ochranných pásiem a vie si tam stanovovať nejaké limity. Diaľnica má pre NDS 100 m ochranné pásma. Do tých 100 metrov dáte čokoľvek – aj druhú ďalšiu diaľnicu ... V mierke 1:50000 nemôžeme určovať takéto podrobnosti. ... na 20 rokov definovať ... Reálne sa I/61 nič nemení. Križovatky sa spresnili na základe DUR. ...*úvaha*

Rajecká: Aj z Ministerstva dopravy SR prišla požiadavka neuvádzať šírkové parametre. Kludne môže byť táto komunikácia aj 6-pruhová. Nehovoríme, že bude 2-pruhová, keď ten (*popis*) 4-pruh tam rušíme. Rezervujeme koridor pre komunikáciu. Technické posúdenia potom ukážu, aká tá komunikácia bude.

Michal Halabica, riaditeľ Odboru dopravy: K tangente. Navrhnutá čiara v územnom pláne je len čiarou. Upresnenie v kontexte obchvatov Grobov: V 2013 nikto netušil kade ten obchvat Grobov má ísť. Bola to len čiara. Dnes to upravujeme podľa toho kam sme sa v jednotlivých stupňoch dokumentácie a miery poznania dostali. Zanášame tam reálny stav. Takže aj to Malinovo chápte. My momentálne netušíme kade by o 20 rokov mala viesť. ... Aby sme mali aspoň niečo aby sme mohli hľadať riešenia.

... obyvatelia to tam nechcú ...

Michal Halabica, riaditeľ Odboru dopravy: Je to vaša legitímna požiadavka. Dajte ju písomne. Budeme sa ňou zaoberať, prípadne to vyškrtne. Potom nebude žiadna tangenta, ale potom budte pripravený, že úrad BSK, keď nám sem budú chodiť žiadosti o pripojenie na komunikácie nejaké iné rozvojové lokality, keď budeme posudzovať



vaše územné plány, tak my sa na to môžeme pozrieť, že kapacita komunikácie to nedovoľuje a nebudeme súhlasiť s ďalším rozvojom obcí a územia. ... to hovorí zákon ... my máme práva a povinnosti, vy tiež ... My sme navrhli spôsob, ako je možné vaše obce rozvíjať a môžeme sa o tom baviť.

Mojžiš, Národná diaľničná spoločnosť: Ďakujem BSK, že po rokoch prijal požiadavky ohľadne štátnej dopravnej koncepcie, čo sa týka kolektorov a tých ďalších križovatiek. Máme jednu zásadnú pripomienku, ktorá nebola s nami v pracovných dokumentáciách ani komunikovaná ani predrokovaná, to sa týka tej vysokorýchlostnej trate navrhovanej v ochrannom pásme diaľnic D1, D2. Tu si myslíme, že takýto zámer by mal byť určite so správcom nadradenej dopravnej infraštruktúry predrokovany. Naša pripomienka bude, aby sa tieto vysokorýchlostné trate, čo sa týka v tej časti v súbehu s diaľnicou D1 a D2 presunuli do ďalších zmien a doplnkov. Nakoľko niektoré technické riešenia ako sú navrhované nebude možné realizovať. Prípadne pred tým určite projektovať, pretože sú navrhované v našich pripravovaných križovatkách, na ktoré už máme územné rozhodnutia, záverečné stanoviská a toto územie máme rezervované pre tieto výhľadové zámery.

Michal Halabica, riaditeľ Odboru dopravy: Ďakujeme za pripomienku, budeme sa ňou zaoberať.

Fekete, Letisko M.R. Štefánika: Mám pripomienku k textovej časti. Pribudol tam jeden bod v časti „Letecká doprava“ bod 15.3., ktorý predpokladám, že má riešiť nejakým spôsobom výstavbu v okolí letísk z hľadiska hluku, alebo zaťaženia okolia letiska hlukom. Formulácia tohto bodu textu je dosť nešťastná. Aj z hľadiska toho sú tam použité nesprávne výrazy odbernej terminológie a tak isto sa tam miešajú dve veci dokopy. Jedna časť toho textu hovorí o hluku a teda o tom, že treba zohľadňovať zvýšenú záťaž hlukovou spôsobenú leteckou dopravou. Druhá časť hovorí o nejakom území, ktoré je to definované vzdialenosťami 150 metrov od dráhy a 1000 metrov od prahu. Kde sa hovorí, že je to územie nejakou najväčšou pravdepodobnosťou mimoriadnych udalostí, čo s hlukom vôbec samozrejme nesúvisí. Toto by som odtiaľ vypustil. Čo sa týka tých mimoriadnych udalostí, máme ochranné pásma letísk. Ochranné pásma letísk aj v záväznej časti sú spomenuté a sú dané legislatívou. Tieto ochranné pásma hovoria o vzdialenostiach a regulujú výstavbu v okolí letísk. To znamená, že – za prvé – tie vzdialenosti sú malé a nekorešpondujú s ochrannými pásmami letísk. Za druhé – to naozaj s tým hlukom (pokiaľ ten bod mal riešiť hluk) nesúvisí. Preto by sme navrhli a pôjde to aj oficiálne z letiska, návrh na úpravu tohto bodu. Máme pripravený nejaký text, lebo teraz máme platnú legislatívu, ktorá rieši hluk aj v okolí letísk a v podstate je to text, ktorý by sa odvolával na túto legislatívu. Bolo by to čisté a v súlade s platnou legislatívou.

Rajecká: Ďakujeme za vašu pripomienku. Určite to upravíme podľa vašich požiadaviek. Popripade ešte spracovateľský kolektív môže prísť na konzultáciu.

Hrdina: Ten vložený text, ktorý tam je na 90 % prakticky citácia požadovaná z Ministerstva dopravy. Takže budeme veľmi radi ak nám dáte správnu formuláciu. Ďakujem.

Marián Mališ, OZ Ivanka pri Dunaji: Cesty, ktoré patria BSK a idú cez obce – tie vnútorné – kedysi to boli cesty kadiaľ autá išli veľmi rýchlo, ale dneska je tendencia obcí znižovať rýchlosť. Či sa s týmto ráta pri tom dopravno-kapacitnom riešení, lebo mali by sme záujem tie cesty zužovať. Či to nie je nejaký problém?

Michal Halabica, riaditeľ Odboru dopravy: Nie. To sú technické detaily. Toto územný plán nerieši.

Laufferová, starostka obce Hurbanova Ves: Koridorová železničná trať, ktorá je nakreslená cez kataster obce Hurbanova Ves. Nevie, v minulosti keď bola EIA, či už je ukončená. Pochopila som, podľa spracovateľa, že je to rezervovanie územia. Aj v súvislosti

s Ukrajinou a tým, že nehovoríme o nejakom aktuálnom čase. Napriek tomu, keď už raz niečo v územnom pláne je, tak my budeme oficiálne dávať pripomienku k tejto trati. Tá trať, ako je navrhnutá, by pre nás znamenala - vy ste spomínali rezervovanie územia pre výstavbu supermarketov a pod. - ale tým pádom by to bolo rezervovanie územia aj pre nás z hľadiska rozširovania obce. Nakoľko ide o koridorovú trať, hlučnosť a kvalita života v obci by tým veľmi utrpela. My tam máme existujúcu budovu čističky odpadových vôd (ČOV), kde samozrejme pri rozširovaní obce, bude potrebné vybudovanie ďalšej budovy ČOV. Pre nás by toto rezervovanie tejto trasy znamenalo veľký dopad na obec. Čo všetko môžeme pri pripomienkovaní, aby sme podporili tú pripomienku. Či sú nejaké možnosti o čo sa oprieť, čo by sme mali my ako obec ponúknuť?

Michal Halabica, riaditeľ Odboru dopravy: My sme túto čiaru dostali od Ministerstva dopravy ako čiaru na mape. Oni nejakým spôsobom nevedia podrobné technické špecifikácie a detaily. Určite dajte pripomienku, my to prerokujeme aj s Ministerstvom dopravy, kým spôsobom, čo sa dá v tejto veci robiť. ... Je to v 50000, + 100 200 nehrá rolu, dá sa s tým hýbať. Ministerstvo dopravy je naším nadradeným orgánom vo veci územného plánu a dali si požiadavku na túto trať. Bude potrebné rokovať ďalej. ... Dajte pripomienku a na vedomie aj Ministerstvu.

Lauferová, starostka obce Hurbanova Ves: Je to v smernej časti, alebo v záväznej?

Michal Halabica, riaditeľ Odboru dopravy: V smernej.

Starosta Ivanka pri Dunaji: Tangenta. Ako posledná obec smerom do Bratislavy máme trošku iné dopravné problémy ako obce, ktoré ležia južnejšie od nás. Čiže tangenta ako myšlienka dobrá. Teraz ide o to či sa podarí nájsť miesto, kde ju umiestniť. S plnou vážnosťou musia obce Zálesie, Malinovo, Ivanka pri Dunaji teraz prijať rozhodnutie, ktoré ovplyvní život za x rokov.

Bizoň: Len aby nedošlo k nejakému nedorozumeniu. Koridorová trať cez Hurbanovu Ves sa nachádza aj v záväznej časti.

Hrdina: Veľa krát pri nových veciach málokedy sa nájde unisono jednotný názor. Bol by som veľmi rád, keby nie len tí, ktorým sa niečo nepáči to pripomienkovali, ale aby aj tí, ktorým sa pozdáva nové riešenie to podčiarkli, že je to vhodné. Aby sme vedeli ten dialóg, alebo stret tých názorov, potom to vieme vzájomne konfrontovať a komunikovať.

... EIA

Bizoň: Zo zámeru EIA je v tejto dokumentácii zapracovaný preferovaný variant. Vtedy sa kreslili dva varianty, dva boli študované. A zároveň EIA vytipovala variant, ktorý bol preferovaný a ten sme my zapracovali návrhu zmien a doplnkov.

Hrdina: Hneď vedľa Vás – Nový Svet, tam to ide cez letisko. Tých konfliktov tam bude veľa. A treba si uvedomiť jedno, tá koridorová trať z celoštátneho významu / európskeho významu už bola nejakým spôsobom definovaná v nejakej mierke. V nejakej „hrubosti“. My sme v mierke 1: 50 000 prezentované, tlačené to bude v mierke 1:100 000. Treba si uvedomiť ten detail. V územnom pláne predovšetkým ide o to, aby sa dopredu vedelo nakladať s územím, aby sa rezervovala časť územia pre niektoré funkcie, ktoré sú potrebné v území a nezastavali sa niečím iným. Našou úlohou skutočne nie je hľadať detailné technické riešenie. My sme nikdy nemali tú ambíciu tak, ako to možno aj vyznelo z územného plánu z 2013, kde tých technických požiadaviek, predovšetkým na jednotlivé cesty a diaľnice, ktoré tam objavili, nebol náš výmysel. To nebola naša požiadavka, to bola jednoznačná požiadavka Ministerstva dopravy, resp. aj Národnej diaľničnej spoločnosti cez Ministerstvo

dopravy, ktorá si jednoznačne uzurpovala, aby sme v územnom pláne tieto technické detaily tam zanesli. Žiaľ alebo našťastie sa to vyhrotilo do veľmi konfliktných situácií a myslím, že už sa nachádza to porozumenie úlohy územného plánu a potom následného technického riešenia tých jednotlivých infraštruktúr.

Jančová, mesto Pezinok: Je územie Bratislavského samosprávneho kraja kompletne pokryté územnými plánmi obcí?

Rajecká: Tri obce nemajú ešte schválený územný plán, ale niektoré sú v príprave. Bratislavský samosprávny kraj so všetkých krajov je pokrytý najviac územnými plánmi.

Na záver Ing. arch. Rajecká poďakovala za účasť. Poďakovala za pripomienky a skonštatovala: „Každá konštruktívna pripomienka nás posúva ďalej, aby sme územný plán regiónu robili dobrým, aby ste sa vedeli oň oprieť, aby rozvoj regiónu postupoval optimálne ďalej.“

Zápis:

Odborne spôsobilá osoba na obstarávanie  
územnoplánovacích podkladov  
a územnoplánovacej dokumentácie:

Ing. arch. Zdenka Mrázová

Ing. arch. Mária Rajecká

---

Poznámka: Zápis bol spracovaný na základe odposluchu. Pokiaľ pripomienkujúci účastník nehovoril priamo do mikrofónu, nebolo možné vyhotoviť presný zápis.