

Prerokovanie návrhu ZaD č.2 ÚPN R BSK

Prítomní: podľa prezenčnej listiny
Dátum: 24.11.2022
Miesto konania: Úrad BSK, veľká rokovacia sála

Dňa 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 24.11. 2022 so začiatkom o 16:00 hodine bola pozvaná verejnosť.

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 vás ako verejnosť o zaslanie námietok a pripomienok 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 Zo všetkými podnetmi sa budeme zapodievať. Nestačí, že podnet tu vyslovíte, potrebujeme ho písomne aj s adresou, aby sme vedeli následne komunikovať.

Hlavným cieľom ZaD č. 2 ÚPN R BSK je reflektovať aktuálny stav územia. Je to veľmi dynamicky sa rozvíjajúci región. Sú tu aj zmeny v legislatíve. Spracovali sme veľa koncepčných dokumentov. Napríklad: 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.

P. Rajecká predstavila svojich kolegov: Martin Oboch – vedúci oddelenia životného prostredia a Zdenka Mrázová – vedúca oddelenia územného plánu a GIS.

Otázka z pléna: Je toto nahrávané a vysielané?

Rajecká: Vysielané nie, nahrávané je. Bude urobený zápis.

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 so skúsenosťami nielen v rámci regionálnej úrovni ale aj štátnej a medzinárodnej; 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.

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/>

Tu sú pripravované materiály, nakoľko sa nachádzame v etape návrh, ktorý sa práve prerokováva a môže byť ešte upravovaný.

Postup prác začal Prípravnými prácami. Po podpise zmluvy sme absolvovali množstvo stretnutí s jednotlivými aktérmi, hlavne v rozvoji dopravy, technickej infraštruktúry od národnej cez regionálnu až po lokálnu úroveň.

V tejto fáze je priestor pre adresovanie písomných stanovísk, podnetov, pripomienok z návrhmi na úpravu. Zákon nám káže, aby sme všetky pripomienky, ktoré dostaneme písomne vyhodnotili, zapracovali, riadne založili do dokladovej časti a prípadne veci ešte dorokovali. Teraz je priestor pre vznesenie pripomienok, pretože ďalšie etapy už budú sprevádzané len schvaľovaním na úrovni Ministerstva, ktoré dáva podľa § 25 súhlas na schválenie, resp. neschválenie a následne tento dokument bude predložený Bratislavskému samosprávnemu kraju do zastupiteľstva, ktorý už však v tejto etape bude mať možnosť buď materiál schváliť alebo neschváliť. Čiže nejaké pozmeňujúce návrhy treba naozaj adresovať teraz do 31. decembra a poprosíme písomne.

Územný plán pozostáva zo **smernej a záväznej časti a grafickej časti**. Smerná časť je v podstate dôvodová správa alebo odôvodnenie tej záväznej časti. Pričom záväzná časť obsahuje zásady a regulatívy, ktoré sa vyhlasujú prostredníctvom všeobecne záväzného nariadenia Bratislavského samosprávneho kraja a teda de jure majú na území kraja charakter zákona, ktorý je najdôležitejší v rámci implementácie a uplatňovania. Územný plán regiónu je nadradenou dokumentáciou pre všetky obce a mestá v kraji. Všetky lokálne sídla musia byť v súlade práve so záväznou časťou územného plánu regiónu.

Grafická časť pozostáva z ôsmych výkresov, pričom týmito zmenami a doplnkami sú dotknuté prakticky všetky výkresy okrem Širších vzťahov. Regionálny územný plán je spracovaný v zmysle zadania a vyhlášky v mierke 1:50 000. Čo je kartografická, mapová zobrazovacia rovina, pri ktorej nejdeme do takého detailu, ako ste možno zvyknutý pri územných plánoch miest a obcí. Tie sú spracované na konkrétnom podklade parcelnej kresby katastra nehnuteľností.

Spôsob spracovania. Sú pripravené dve verzie. Jedny sú Zmeny a doplnky – „návrh“, ktoré obsahujú jednotlivé témy systémom: „doplňa sa“, „nahrádza sa“, „vypúšťa sa“. Je to akoby novelizované znenie platného územného plánu. Tento je spracovaný v súlade s metodickým usmernením Ministerstva a musí to byť spracované týmto spôsobom.

Okrem tohto je spracovaný aj Zmeny a doplnky – „úpravy“, kde ide o úplné znenie, kde cez funkciu trackchanges (sledovať zmeny) je pripravené celé znenie územného plánu. 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. **Treba zdôrazniť, že predmetom prerokovania sú len tie texty, ktoré sú označené čiže: Zmeny a doplnky – „návrh“.** Na stránke kraja sú zverejnené Zmeny a doplnky – „úpravy“ pod záložkou: Informačná príloha – úplné znenie textových častí s vyznačením úprav, práve z dôvodu čitateľnosti tohto dokumentu.

Obdobne je spracovaná aj grafická časť. Samostatné výkresy, ktoré sa nakladajú na platný právny stav územného plánu v znení Zmien a doplnkov č. 1 z roku 2017. Zároveň je spracovaná súťaž s podkladom, na podklade zapnutý s transparentným právnym stavom. Javy, ktoré sa v grafickej časti upravujú, dopĺňajú, vypúšťajú sú znázornené v samostatnou farbou a popísané v legende.

Obsah a rozsah „ZaD 2“

Pre účely prezentácie sme si dovolili obsah rozdeliť do 11 kapitol. K niektorým si povieme viac informácií. Viac sa budeme venovať železničnej a cestnej doprave, pretože to sú kľúčové aspekty rozvoja hlavne regionálnych vzťahov a väzieb. Viac sa budeme venovať oblastiam, ktoré viac zaujímajú verejnosť.

1. Funkčné využitie

Územný plán regiónu nestanovuje nové funkčné plochy, nové rozvojové plochy, ale naopak sumarizuje a reflektuje lokálnu úroveň plánovania. Čiže do regionálnej úrovne zapracováva rozvojové plochy, ktoré sú v zmysle platných územných plánov miest a obcí schválené na lokálnej úrovni. Celkovo sa dostávame až na cca 10 358 rozvojových plôch na území celého bratislavského kraja. čo pri bilanciách, s ktorými kalkulovali vytvárala územnú rezervu / potenciál / výhľadovú kapacitu pre viac ako 1 189 000 obyvateľov.

2. Demografia, domový a bytový fond

Pre stanovenie koncepcie formovania sídelného systému dlhodobu sledujeme štatistické ukazovatele v rámci štatistických údajov v rámci aj sčítania obyvateľov, domov a bytov. Z posledných 20 rokov sme sformulovali pre každú jednu obec 89 sídlach kraja konkrétne ukazovatele, aby sme videli kde máme najväčšiu intenzitu dopravy, kde je najväčší počet dokončených bytov, index rastu jednotlivých bytov. V smernej časti je 50-55 grafickými schémami ilustrovaná zmena.

3. Ochrana prírody a životné prostredie

Na „slide“ (podľa prezentácie str. 16) sú sformulované všetky priestorové javy, ktoré sú definované a vymedzené podľa osobitným predpisov. Územnými rozhodnutiami alebo v zmysle zákona o ochrane prírody na štátnej úrovni, v kompetencii štátna ochrana prírody, ktorá nám tieto podklady poskytla. Na základe týchto údajov sme ich premietli aj do návrhu ZaD č.2.

Osobitou požiadavkou BSK bolo zapracovanie akčných plánov do územného plánu regiónu. Ide predovšetkým o Akčný plán na presadzovanie ochrany lesov, v zmysle, ktorého boli spracované jednotlivé kategórie lesov a zapracované do grafickej časti. Akčný plán ochrany a využívania zdrojov povrchovej a podzemnej vody. Ďalším Akčným plánom bola revitalizácia krajiny s ohľadom na dôsledky klimatickej zmeny.

Okrem grafických aspektov, v zmysle záverov týchto akčných plánov doplnili do záväznej časti aj konkrétne zásady a regulatívy, ktoré nám napomáhajú usmerňovať priestorový rozvoj kraja.

4. Železničná doprava

Ide o množstvo rozvojových podnetov. Na základe včerajšej diskusie (vid' zápis z 23.11.2022), kde sa Železnice Slovenskej republiky s tými rozvojovými zámermi stotožnili. Pripravuje sa trasovanie vysokorýchlostných železničných tratí na úrovni krajín V4. Bolo podpísané memorandum o rozvoji vysokorýchlostných tratí označené ako VRT. Pripravuje sa ich trasovanie na medzinárodnej úrovni. Zatiaľ vytvárame len územné potenciály, kadiaľ by tieto trate mohli byť vedené. Zároveň vieme, že Ministerstvo (Ministerstvo dopravy a výstavby SR) v spolupráci so „Železnicami“ pripravujú štúdiu, ktorá by nám mala dať v budúcnosti konkrétne odpovede.

Opätovne je tu zapracovaná koridorová trať v úseku z východného Slovenska do Viedne, ktorá bola skloňovaná aj ako širokorozchodná trať, zámer Ministerstva v zmysle odporúčaného variantu zámeru EIA.

V rámci regionálnych tratí sa upravujú železničné prepojenia, ktoré sú v územnom pláne už dnes stanovené, avšak sa spresňuje ich poloha na základe konkrétnych štúdií, ktoré sme mali k dispozícii. Ide o predĺženie trate z Vajnôr, cez Chorvátsky a Slovenský Grob do mesta Pezinok. Obdobne je upravené aj zapojenie mesta Modra do železničnej sústavy Slovenska resp. bratislavského kraja. Upravuje sa koridor v úseku Pezinok, Modra, Dubová.

Pozdĺž diaľnice D2 v smere z Lamača na Záhorie. Definujeme novú železničnú trať regionálneho významu, ktorá by v budúcnosti zároveň v prípade potreby mohla plniť funkciu koridoru pre vysokorýchlostnú trať. V úseku Lamač, Stupava, Lozorno s napojením na trať, ktorá je vedená severne od Karpatského masívu smerom na Plavecké Podhradie.

V zmysle zámerov Železníc Slovenskej republiky sa do územného plánu dopĺňajú aj zábery Filiálka a Eurovea, ktoré sú aj platnom územnom pláne mesta Bratislavy, resp. sú definované z zmysle podpornej dokumentácie ako napr. Plán udržateľnej mobility bratislavského kraja.

V smere na Záhorie sú úpravy trate číslo 126 práve na Plavecké Podhradie, kde prostredníctvom úvrate v obci Zohor priame napojenie Zohoru s pokračovaním na obec Pernek, kde je vyrovnaný oblúk, tak aby bola železnica sprístupnená obyvateľom tejto obce.

V zmysle medzinárodného projektu CORCAP boli do územného plánu vytypované konkrétne prekladiská resp. intermodálne prekladiská cesta-železnica, resp. cesta-železnica-voda. Ide predovšetkým o nákladnú kontajnerovú dopravu na železnici. Bolo vytypovaných 9 konkrétnych lokalít, kde by tieto prekladiská mohli vzniknúť.

Obdobne TIOPY čiže terminály integrovanej osobnej dopravy. V záväznej časti je definovaných 45 bodov/uzlov resp. dopravných centier, kde by mali byť zabezpečené prestupné body pre verejnú integrovanú dopravu.

5. Cestná doprava

Cestná doprava jedna z najdôležitejších a najkľúčovejších bodov. Predovšetkým sa zapracovávajú koridory ciest, ktoré boli definované ako výhľadové/návrhové, ale medzičasom už boli postavené a dávajú sa do kategórie „stav“ (D4, R7, prípadne ďalšie komunikácie, ktoré boli zrealizované alebo upravené).

Na základe požiadaviek Ministerstva dopravy boli vypustené diaľničné kolektory. Komunikácie paralelne vedené po oboch stranách diaľnice, či už po D1 po Trnavu, D2 smerom po Stupavu resp. až po Malacky. Ministerstvo, ktoré pred 10 – 15 rokmi dávalo požiadavku, aby tieto kolektory boli zapracované do územného plánu, tak je to opäť to isté Ministerstvo, ktoré nás žiada, aby sme tieto kolektory vypustili. Je to špecifická požiadavka, ale aj na základe nej sme sa museli vysporiadať s zmenou dopravnej obsluhy niektorých miest, ako Malacky, Stupava a mesto Bratislava.

Hlavne v Malackách, keďže sa vypúšťajú kolektory pozdĺž diaľnice, tak sme navrhli iný tranzit dopravy resp. prevedenie dopravy z cesty I. triedy, aby centrum mesta bolo odbremenené. Museli sme zosúladiť body križovania železnice, ktoré sú v súčasnosti v štádiu modernizácie.

Obdobne je vytvorený priestorový potenciál aj pre miesto vypusteného kolektoru, je zadefinovaný nový obchvat mesta Stupava. Tak isto ide o navrhovanú komunikáciu. Mesto Stupava je jedno z najrozvíjajúcejších miest na Slovensku, ten počet obyvateľov tam rastie, preto potrebujeme vytvoriť nové požiadavky pre dopravu.

V obci Záhorská Ves do susedného Rakúska je na základe podkladovej štúdie zapracovaný nový koridor cesty II/503 s novým hraničným prechodom.

Pomerne komplikovaná situácia je v oblasti novej mimoúrovňovej križovatky Triblavina na diaľnici D1. Severným smerom je zapracovaný nový úsek cesty, ktorá sa medializovala ako obchvaty Malokarpatska. Zároveň bol uvedený do prevádzky úsek od Triblaviny po Čiernu vodu v Chorvátskom Grobe. Táto komunikácia by mala byť prevedená až do mesta Pezinok. A následne vybudovaných viacerých obchvatov na ceste II/502 pozdĺž južného rozvojového pásu pod Karpatmi.

Južne od mimoúrovňovej križovatky Triblavina je podľa podkladov BSK v zmysle odporúčaní technickej štúdie upravený koridor, ktorý môžeme nazvať tangenta. Ide o prepojenie Triblaviny medzi obcami Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo a Zálesie, s napojením na D4. Toto je koridor, ktorý je v platnom územnom pláne dnes stanovený, avšak upravuje sa jeho poloha podľa záverov technickej štúdie. Čo je však novinka. Pridáva sa aj nové prepojenie poza obec Malinovo. Z predchádzajúceho bodu, ktorý som spomínal, zo Zálesia, z Ivanka pri Dunaji sa vytvára nové prepojenie až na výhľadovo riešenú cestu R1, ktorá je v územnom pláne BSK už dnes zapracovaná.

Obchvaty Malokarpatska – ide o preložku cesty II/502 od Svätého Jura, cez Pezinok, Vinosady, Modra. Jeden z prioritných úsekov, ktorý nám odporučil spracovateľ technickej štúdie Dopravoprojekt, v súvislosti s konzultáciami s Odborom dopravy BSK sa upravuje návrhový koridor obchvatu mesta Modra, dotýka sa aj Pezinka a Vinosadov.

Obdobne sa z územného plánu vypúšťa obchvat mestskej časti Rusovce, južne od hlavného mesta Bratislava. Ide o komunikáciu, ktorá možno stráca opodstatnenie na základe novo pripravovaného dopravného diaľničného privádzača od mestskej časti Čunovo na diaľnicu D2. Diaľnica D2 by mala v tomto prípade plniť funkciu dopravného obchvatu Rusoviec.

Obchvat mesta Senec. V dnes platnom pláne v zmysle zmien a doplnkov 1 sa tento koridor nachádza ako navrhovaná komunikácia cesty III. triedy. Dnes sa tento koridor upravuje návrhovo na cestu 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). Podľa podkladov, ktoré boli veľmi dobre spracované v geografickom informačnom systéme, sme ich premietli aj do územného plánu regiónu.

7. Letecká doprava

Tu sa upravujú hlavne prekážkové roviny, ochranné a bezpečnostné pásma, podľa podkladov od Dopravného úradu SR, ktorý nám explicitne stanovil požiadavky čo a ako máme upraviť. Je to nadradený orgán, ktorý musíme rešpektovať. Špecifické body sme zapracovali.

8. Vodné hospodárstvo

Na základe konzultácii s Bratislavskou vodárenskou spoločnosťou sme aktualizovali skutkový stav vodovodov. Spravili revíziu a priestorové úpravy a doplnenia pásiem hygienickej ochrany vodných zdrojov a doplnili konkrétne rozvojové zámery mikroregionálnej a regionálnej úrovne.

9. Elektrická energia

Tu sme komunikovali predovšetkým so SEPS-om, ktorý má na starosti 400 kV vedenia, so Záposlovenskou distribučnou, ktorý nám dali konkrétne pozmeňujúce návrhy práve na valorizáciu siete technickej infraštruktúry elektrickej energie 110 kV vedení. Tieto sa premietajú najmä vo výkrese technickej infraštruktúry.

10. Plynofikácia

Na základe konzultácii so Slovenským plynárenským priemyslom sa spresňuje stav potrubí. Dopĺňujú sa vybrané medzi sídelné distribučné plynovody tejto sústavy a v zmysle aktualizovanej legislatívy sa upravujú ochranné a bezpečnostné pásma plynovodnej sústavy.

Závazná časť

Je to kľúčová časť územného plánu pre implementáciu do praxe. Čistopis územného plánu má záväznú časť vyhlásené všeobecne záväzným nariadením č. 1 z 2013. Obdobne mali aj Zmeny a doplnky č. 1 vyhlásené záväznú časť riešenia a predpokladáme, že po schválení v zastupiteľstve návrhu Zmien a doplnkov č. 2 budú mať aj tieto samostatné VZN, ktoré bude upravovať toto znenie.

Každá zásada, každý regulatív, ktorý je obsiahnutý v záväznej časti dokumentácie je konkrétne očíslovaný. Keď bude adresovať pripomienky alebo uplatňovať si stanoviská, vždy to treba konkrétne zdefinovať (ktorý regulatív v akom znení).

K záväznej časti sa dopĺňa výkres č. 8, ktorý je jediný záväzný. Obsahu záväznú časť riešenia verejnoprospešné stavby. Upravujú sa v ňom hlavne aspekty dopravy a technickej infraštruktúry. Tak isto ochrana prírody a životného prostredia, jednotlivé územia ťažby a dobývania. Dopĺňajú sa taktiež nové javy vysoký stupeň potreby realizácie revitalizačných opatrení – aspekt adaptácie a mitigácie na klimatickú zmenu. Dôraz je kladený aj na vodné zdroje – upravujú/dopĺňajú sa pásma hygienickej ochrany vodných zdrojov. Dopĺňajú sa prekladiská. Z výkresu sa vypúšťajú navrhované maloplošné územia územnej ochrany prírody, ktoré síce boli navrhované, ale doposiaľ podľa osobitných predpisov neboli schválené.

Tento výkres zároveň na vrchnej časti obsahoval 4 schémy, ktoré na základe podkladov a podnetov BSK – žiadal ich vypustiť, nakoľko prax v uplynulých rokoch ukázala, že ich implementácia je v podstate nad rámec, pretože všetky javy sú obsiahnuté aj priamo vo výkrese č. 8.

Na záver vám ďakujem za pozornosť. Zdôraznil by som ďalší postup. Verejné prerokovanie nás čaká do konca roku. Písomné pripomienky je možné podať do 31. decembra 2022. Následne bude prebiehať ich vyhodnotenie. Bratislavský samosprávny kraj každú jednu pripomienku zaeviduje, zosumarizuje, vyhodnotí. Na základe tohto vyhodnotenia pripomienok, my ako spracovatelia dostaneme pokyn na spracovanie „upraveného návrhu“ zmien a doplnkov. Prostredníctvom vznesených pozmeňujúcich návrhov môžu byť tieto zmeny a doplnky ešte upravené. Teraz je priestor a čas, aby sme sa nimi zaoberali, pretože následne upravený návrh už bude posunutý na Ministerstvo

dopravy a výstavby, ktoré podľa § 25 stavebného zákona kontroluje, či bol dodržaný zákonom stanovený proces. Či bola dodržaná metodika, či sme v súlade so zadaním atď. tu sa pozerá na administratívnu stránku (nie obsahovú). Následne bude materiál predložený na schválenie Zastupiteľstvu BSK, ktorý buď prijme alebo odmietne. Žiadne pozmeňujúce návrhy už po § 25 nie je možné v zmysle stavebného zákona uplatniť.

Vo finálnej podobe, my ako spracovatelia, upravovať len čistopis zmien a doplnkov. Dá sa schvaľovacia doložka, číslo uznesenia, číslo VZN a spraví sa súhrnné znenie. T. j. nie tak ako to je teraz v zmysle metodického usmernenia reflektujú len tie veci, ktoré sa menia. Následne po schválení bude vypracované jedno súhrnné znenie na jednom mapovom diele, ktorý bude reflektovať nový právny stav.

Ing. arch. Rajecká poďakovala za podrobný výklad návrhu Zmien a doplnkov č. 2 Územného plánu regiónu Bratislavský samosprávny kraj. Vyzvala prítomných na diskusiu. Poprosila diskutujúcich, aby otázky/pripomienky vzniesli do mikrofónu a zároveň poprosila účastníkov o predstavenie sa, aby bolo možné zaznamenať pripomienku.

Diskusia:

Soňa Krištofičová, Bernolákovo: _____ My sme ako petičný výbor za Bernolákovo už aj predniesli na BSK písomne v prvej fáze pred dvomi rokmi pripomienky. Či tieto pripomienky nejakým spôsobom už boli zapracované alebo neboli zapracované? Bolo ich tam mnoho. Je to veľmi blízko obývanej oblasti v Bernolákove. Najbližšie tá cesta má ísť 50 metrov od rodinných domov po os cesty. To znamená, že keď tá cesta II. triedy môže mať šírku 22 m. mínus polovica – to koľko bude od tých rodinných domov (*dalej aj RD*)? Pozor, podotýkam, že je to obytná zóna. Nevieť prečo je tá cesta robená tak, že ten oblúk (ja viem, že je to tangenta), prečo je tak blízko RD. A prečo už v tom druhom návrhu to nebolo zapracované? A druhá vec je, čo sa týka toho lesa v Zálesí. Či je to v poriadku z hľadiska životného prostredia, že toľko lesov sa vybúra. To sa nám absolútne nepáči. Tak isto sme už tie pripomienky poslali. Žiadne pripomienky neboli zapracované. Absolútne sa k nim neprihliadalo. Čo máme urobiť, aby sa na to prihliadalo? Či bol oslovený Úrad verejného zdravotníctva, úrad verejného zdravia tak, aby sa posúdil vplyv na obyvateľov? To znamená CO2, všetky tieto negatívne, hluk atď. Prečo sa to tam v podstate trepe? Ja viem, že nejakým spôsobom toho vyvedenia na tú cestu potrebujeme, ale ja mám za to, že toto je prioritne robené pre logistické centrá, ktoré sa tam stavajú. Je to vyslovene prepojenie medzi D1 a D4. Prečo si štát nerieši D1 a D4 tam kde má byť. Už to malo byť dávno vyriešené. A prečo sa to rieši pred zastavané územia obce?

Halabica, riaditeľ Odboru dopravy: _____ Tak ako včera, keď tu boli starostovia, poslanci za vaše obce tak, sme vysvetľovali nejakým spôsobom zákonný postup. Pred dvoma rokmi sme ako Bratislavský samosprávny kraj urobili technickú štúdiu tejto tangenty, nakoľko od roku 2013 sa nachádzala v územnom pláne. Vedeli sme, že s týmto územím, ktoré je nejakým spôsobom rozvojové niečo robiť aj s cestnou infraštruktúrou, pretože terajšie cesty III. triedy, ktoré prechádzajú priamo cez obce už sú za hranicou svojej kapacity. Veľmi dobre to vidíme každé ráno v Ivanke pri Dunaji. Obyvatelia Malinova sa aj po dostavbe D4 majú problém dostať z Malinova, či na obchvat Mostu pri Bratislave alebo smerom na D1 na sever na Ivanku. Pristúpili sme, Ako úrad, sme pristúpili k prevereniu tangenty zo všetkých hľadísk. Preto sme zadali vypracovanie technickej štúdie. Technická štúdia (*dalej aj TŠ*) je niečo, čo je ešte pred procesom posudzovania vplyvu na životné prostredie. TŠ sa robí aj preto, aby nám ukázala akým územím a akými trasami je možné túto cestu viesť, následne to ide na životné prostredia (*dalej aj ŽP*). Spracovatelia urobili

mikropohľad na to ŽP, preto aj v oblasti inkriminovaného lesíka a Ivanského jazera navrhli dve varianty. My sme túto TŠ ...

Hlas z pléna...

Halabica: Dve hlavné, boli tam ďalšie subvarianty.

Hlas z pléna... vyhodnotená ako najoptimálnejšia, pritom je najdrahšia a je najdrastickejšia pre všetkých ...

Halabica: Vážená pani, ja si veľmi vážim váš názor, ale dovoľte mi prosím pokračovať. Snažím sa vysvetliť celú genézu a kde sa práve teraz nachádzame. Môžem za BSK prehlásiť, to čo tu vidíte, my nič nepretláčame, ani nestaviame žiadnu diaľnicu. Tu sme sa stretli, lebo zákonným spôsobom musíme prerokovať zmeny a doplnky. Táto tangenta v tejto podobe sa už nachádzala v územnom pláne. My sme teraz tu, aby sme sa pýtali verejnosti, aj odbornej verejnosti, aj na základe tých petícií, ktoré ste poslali. My ich tu evidujeme, aj vnímame, čo sú tam za problémy. Je tam viacero problémov. Teraz je tá správna doba na to, aby sa to vyriešilo. Bez ohľadu na to ako táto tangenta skončí, lebo môže sa aj vypustiť z územného plánu ...

... potlesk

Halabica: ... buď nejaká časť, alebo nejaký celok. Toto je jediný zákonný proces, ako my môžeme s tým územným plánom hýbať. Nejde o to, že by sme nechceli rešpektovať vôľu občanov. BSK chce ten región rozvíjať aj po tej dopravnej stránke. V roku 2013 toto bolo navrhnuté, urobila sa TŠ, ktorá to preverila. My sme to prerokovali s obcami. Dali sme im to zverejniť. Aj na základe toho ste tú petíciu spisovali. Boli sme transparentní. TŠ preverila či je možné alebo nemožné trasovanie. ... *opakovanie tých istých informácií* ... každá úprava územného plánu musí byť zákonným spôsobom prerokovaná. Nemôžeme svojvoľne len tak niečo vypustiť.

Prečo sa tam objavilo Malinovo? STŠ sme oboznámili všetky dotknuté orgány, Ministerstvo dopravy, obce, okresné úrady atď. a každý zaslal stanovisko. Tak ako obec Ivanka, obec Zálesie, obec Bernolákovo. Na základe týchto stanovísk sme sa dostali do bodu nula. Rozhodli sme sa, že ďalej nebudeme pokračovať v tejto príprave, až kým si „neurobíme poriadok v územnom pláne“, kým zistíme, ako je možné s tým pokračovať alebo pohnúť. Dovolím si tvrdiť, že to územie je tak exponované, že nejakú zberno-obslužnú komunikáciu potrebovať **bude**. Teraz je na BSK aj na občanoch, starostoch a poslancoch, aby sa k tomu nejakým spôsobom postavili, že či je vôbec možné v tom území nájsť nejaké trasovanie, ktoré by vyhovovalo všetkým, alebo aspoň väčšine obyvateľov tých obcí. My sme pripravený na všetky možné varianty, len treba si uvedomiť, ak padne rozhodnutie – tangenta sa bez náhrady vypúšťa, tak môže to znamenať do budúcnosti veľký problém v oblasti dopravy v týchto obciach. Tangenta nie je nejaký výmysel, ona vyšla aj z Plánu udržateľnej mobility, ktorý je strategický materiál. Tam bol robený dopravný model a vyšlo, že do roku 2050 bude potrebné nejaké cestné prepojenie medzi týmito obcami navzájom urobiť. ... *osobná úvaha* ... Zatiaľ sme neboli ešte ani v posudzovaní vplyvov na ŽP. Podľa výsledkov a stanovísk, ktoré sme dostali, vidíme, že to trasovanie okolo lesíka a okolo jazera je problematické a nebude môcť byť realizovateľné. Preto sme rozmýšľali nad nejakým ďalším zmysluplným trasovaním. Z týchto zmien a doplnkov, ak nie celá tangenta - dnes už vieme, že tá časť od diaľnice D4 po cestu medzi Ivankou a Zálesím – realizovateľná asi nebude. Ministerstvo dopravy nám dalo pripomienku, že nesúhlasia s ďalšou križovatkou na diaľnici D4. Čiže na 99 % sa dá konštatovať, že táto časť určite vypadne.

Preto sme hľadali ďalšie trasovanie, ktoré by pomohlo Zálesiu, Ivanke ale i Malinovu. Podľa dopravných prognóz a Plánu udržateľnej mobility nám vyšlo, že v tých obciach bude problém. Ak sa budú rozvíjať naďalej tak, ako sa rozvíjajú bude to neudržateľné. Treba tam urobiť obslužno zbernú cestu v podobe obchvatu, nechceme pretínať dediny a robiť tam miestne komunikácie, na ktoré by sa každý ponapájal a boli by sme tam kde sme boli. Chceme vytvoriť distribučnú komunikáciu. Netvrdíme, že to bude zajtra, o 10 rokov – 20. Toto je územný plán, ktorý stanovuje výhľad možno do roku 2050. Sami nevieme, že ako celý ten proces skončí. Možno sa nedostaneme cez EIA. ... *úvaha* ... Územný plán je tu na to, aby sa na tie 10-ročia to územie rezervoval a aby všetci vedeli, že tento koridor – tu by sa mala nachádzať komunikácia dopravného obslužného charakteru. ... táto čiara mape je len čiara na mape ... neexistuje k nej zatiaľ žiadna dokumentácia, tak isto ako neexistovala k tej tangente, ktorá tam v roku 2013, na základe poznatkov spracovateľov, bola daná. Preto sa musela robiť tá overovacia TŠ. Celý územný plán a jeho grafická časť je v mierke 1:50 000. Tá miera podrobnosti je veľmi nízka. Len rámcovo vymedzuje koridor. Podrobnosti budú riešené v ďalších dokumentáciách. Možno si to vyvolá ďalšie zmeny a doplnky územného plánu. Teraz je snaha ten koridor aspoň nejakým spôsobom zadefinovať.

Hlas z pléna... cesta, ktorá môže mať 22 metrov, pochybujem, že sa to môže umiestniť do obytnej zóny ... Dombále – už majú povolenie ... Červená bola vyhodnotená ako najoptimálnejšia, pritom to nie je pravda. ... Máme tie pripomienky teraz dávať ešte raz? Alebo tie petície, ktoré sme už posielali na BSK? Budú ešte len zapracované?

Rajecká: Z procesného hľadiska: my sme mali k dispozícii aj tie petície, vieme o tomto probléme. My sme to všetko spracovateľovi dali na stôl. Územný plán musí zabezpečiť dopravnú obslužnosť územia. Čiže hľadali sme najoptimálnejšiu trasu. Potrebujú navrhnuť trasu, aby pre tých ľudí bola dostupná dopravná vybavenosť. Naozaj je veľmi ťažko aj z našej pozície, keď sa rozmýšľalo o tom, že je tam potrebná cesta už v tom 2010, keď začali robiť ÚPD. V 2013 sa schválili. Obce veľmi dobre vedeli, že tam je navrhnutá tá tangenta a napriek tomu – v rozpore s naším územným plánom – tam povolili výstavbu. Tu je potrebná spolupráca v území – aj obce aj nás. Chápem vás, že keď tam máte rodinné domy, že je to blízko, ale

Hlas z pléna...

Rajecká: do územia sa to dávalo vtedy, keď tam ešte zástavba nebola navrhnutá.

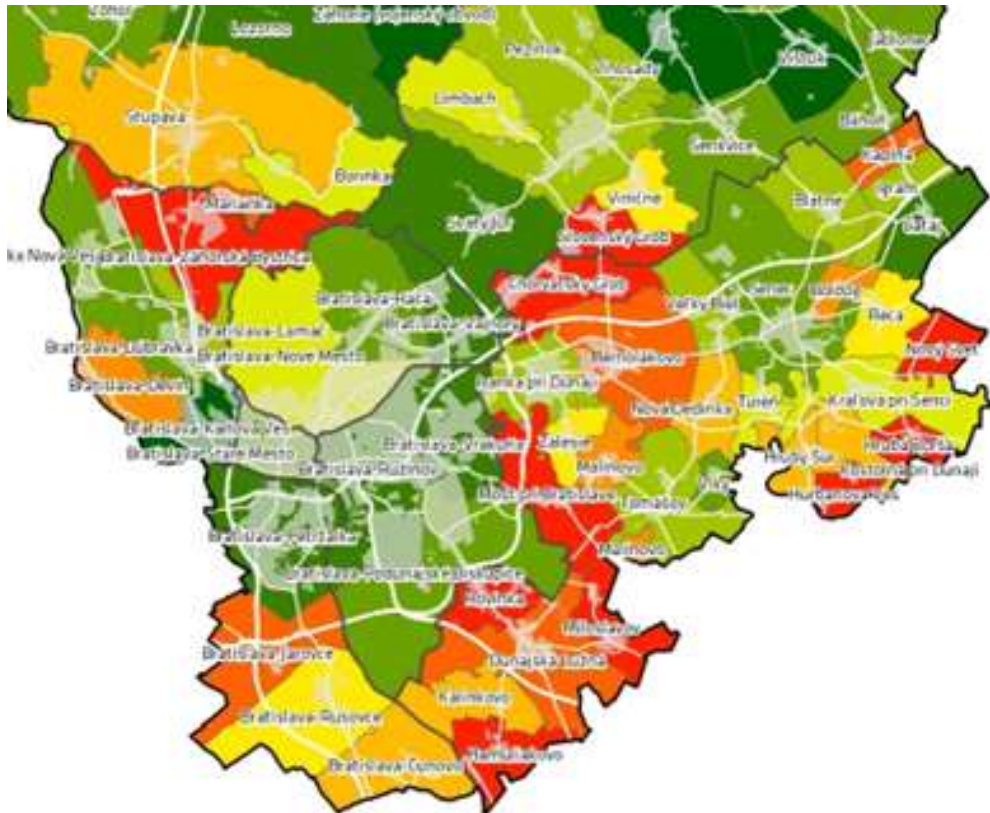
Hlas z pléna ... tá cesta tam bola navrhnutá ako cesta III. triedy a bolo to navrhnuté ako nejaké vypustenie z uličiek ... potom sa to pretransformovalo na cestu II. triedy ... čo môže byť až 22 metrov.

Rajecká: ... tu je rozvoj tých obcí okolo. To vyplynulo z potreby zabezpečenia obslužnosti. Nie je to také jednoduché „škrtnúť“ – vy potom budete chodiť ... nevieme sa dostať do práce, nevieme sa dostať do Bratislavy. Jedných ľudí uspokojíme, ale druhí nám budú chodiť, že sme nezabezpečili obslužnosť toho územia. Poprosím pána Skývu o vyjadrenie.

Hlas z pléna... tie cesty sa majú robiť pre ľudí a nie proti ľuďom. V prvom rade pre naše potreby a nie, aby nás to zaťažilo. Uvažovali ste iba s tou prvou etapou? Lebo tá prvá etapa by zabezpečila vyústenie Zálesie, Bernolákovo, Ivanka. Druhá časť, o ktorej rozprávať kadiaľ sa dostanú ľudia z Malinova. Dostanú sa cez Most, pretože tie cesty, jak sú už teraz vybudované, tak my sa na ne vieme napojiť. My nie sme obyvatelia Bratislavy. Viem, že sme obyvatelia Bratislavského kraja, ale my sme obyvatelia dedín. Preto sme sa tam sťahovali, aby sme nemali taký život ako v meste. A na toto treba prihliadať. Tak

isto ako Vajnory si zabezpečujú to, idú si po tej ceste, že sú dedina v meste na správnej ceste. Tak isto aj my chceme zostať žiť v klude, v tých dedinách. My už to napojenie máme. Prečo sa nerobí iba prvá etapa? Vy viete pokiaľ je tá prvá etapa? Tá tangenta má tri etapy. Tá prvá etapa je iba po starú cestu medzi Ivankou a Bernolákovom – to napojenie, ale to sa asi neoplatí niekomu...

Hrdina: Ak dovoľíte, ja by som ešte predtým, než kolega Skyva povie tie technické a dopravné záležitosti, upriamil pozornosť na tú problematiku z urbanistického hľadiska.



Na tejto schéme je vyhodnotená intenzita bytovej výstavby. To znamená, že koľko bytov v priemere na 1 000 obyvateľov bolo postavených za určité časové obdobie. Intenzita medzi 2001 – 2020 je najväčšia práve v týchto obciach, o ktorých sa teraz bavíme. To je intenzita taká, aká na Slovensku v podstate ani neexistuje inde. Tak vysoká. Je to tam okolo tých okresných miest a potom táto časť a že tento trend výstavby bytov bude ďalej je zrejmé z toho, ako sú schválené územné plány jednotlivých týchto obcí. Kolega to hovoril, že tá rezerva schválených územných plánov na rozvoj bytovej výstavby v kraji je suma sumárum nových 400 000 obyvateľov. To znamená, že je aj na jednotlivých obcí, starostov, zastupiteľstiev, koľko nových ľudí si tam pustia, lebo schválili si na tieto čísla, to je fakt. To znamená, že ak tá výstavba pôjde tak ako doteraz, dá sa predpokladať, že tá intenzita sa zásadne znásobí. A teraz tá požiadavka na kraj, a teda aj na nás, bola zabezpečiť tú dopravu. Pretože všetko zatiaľ ide cez to Ivánske hrdlo, Zálesie, ako sa dostať na cestu 61. Teraz tá kvázi tangenta, či je tak nazvaná alebo tak, bola III. triedy, ona možno bude naspäť III. tou triedou. Či bude II., III., alebo akou triedou to nie je vecou územného plánu. To je vec, ktorú stanoví Slovenská správa ciest. My sme mali tú predstavu, že pri týchto nárastoch, ako boli znázornené na týchto schémach, že by to bolo adekvátne tomu. Tak ako povedal vedúci odboru je potrebné tieto ďalšie podrobné hodnotenia a štúdie, ktoré by toto spresnili a povedali čo ako. Takisto povedal, že tam vypadáva ten úsek z diaľnice D4 smerom na východ. Ide o zabezpečenie nejakej tak, ako nazval zbernej komunikácie týchto nových sídlisk, ktoré tam sú a ktoré ešte pribudnú,

rádove raz toľko ako doteraz, aby mali možnosť dostať sa ako na 61 tak na D1, tak na D4. Toľko to bola tá naša úvaha.

Skýva: Myslím, že veľa sa toho povedalo, ale zatiaľ sa opomenul ten fakt, že prečo sa táto cesta tam navrhuje. Navrhuje sa z jednoduchého dôvodu, že všetka doprava z týchto obcí Bernolákovo, Zálesie, Ivánka chodí cez centrálnu časť Ivánky, po jestvujúcej komunikácii ktorá bola trasovaná ešte za čias Rakúsko-Uhorska, na starú cestu Seneckú, aj cez ten nešťastný semafor pri Metre. Viete aká je tam doprava. Hľadanie novej trasy vzišlo z toho dôvodu, že cca 12 rokov dozadu Ivánka hľadala možnosti, že čo treba robiť. Robil som tam prieskumy, 75% dopravy je mimo Ivančanov. Hľadala sa možnosť dostať sa z týchto obcí, mimo Ivanku, na cestu 61. Táto cesta je tam už z platného územného plánu, už cca v roku 2012 bola tam zakreslená. To nie je nová cesta, ktorú sme tam teraz dali, teraz je tam tá cesta nakreslená v novelizovanej podobe, lebo „župa“ zabezpečila spracovanie následného stupňa dokumentácie t. j. technická štúdia, riaditeľ Halabica ju pred chvíľou predstavoval, hľadali sme zmysluplné pokračovanie a predĺženie aby cesta viedla odkiaľsi kamsi. V tom čase nebola spracovaná EIA. Územný plán regiónu stanovuje cesty I., II. a III. triedy. Všimli ste si, ako sú vzdialené domy v centrálnej časti od cesty Ivanky pri starých komunikáciách, to je chodník a fasáda 3 m, možno aj menej.

*Hlas z pléna...*To je v poriadku.

Skýva: To nie je v poriadku!

Hlas z pléna... chodia tam kamióny ...

Skýva: O kamiónoch nebudeme hovoriť, oni majú svoje cesty, svoje trasy, existuje dopravné značenie, to je organizačné opatrenie, ktoré sa nerieši v územnom pláne „župy“.

Stala sa chyba v tom, čo hovorila riaditeľka Rajecká, v r. 2012 bolo nakreslené rozvojové územie a naznačená cesta, ktorá tam mala byť, prepojená odtiaľ – tam, a napriek tomu ten koridor pre tú cestu zmizol. To je všetko.

Horváth, Malinovo: ... Máme tam postavené domy v zmysle územného plánu obce, prišli sme sa tu zrekreovať a teraz nám tu vytvárate novú cestu. Od kedy sa otvorila diaľnica D4 nie je problém dostať sa do Bratislavy, za 20 min. v Ružinove, nie sú tam zápchy. Je tam významný poľovnícky revír, príroda, lesy, zver, poznávacie chodníky budovali sme svojpomocne, ... Mám pocit, že mi občania, čo môžeme urobiť, koľko treba hlasov, sme pobúrení, aby sme o niečo prišli, kvôli čomu sme tu prišli bývať, nevidíme v dohľadnej dobe za potrebné túto cestu riešiť. Dva mesiace na vyjadrenie k ZaD č.2 je krátky čas – aj keď je predĺžený. Spustila sa veľká lavína nespokojnosti medzi občanmi viacerých obcí. Význam novej trasy cesty nevidím, navrhujete masu betónu v krásnej prírode. Ak prepojenie D4 do Zálesia asi neprejde, ako spomínal p. Halabica, že tento úsek bude vypustený, preto sa vytvorila nová cesta? Asi pre logistické centrá...? Ak to robíte to pre nás a nie pre logistické centrá, tak nás vypočujte.

Halabica: Je to návrh zmien a doplnkov, ktorý je predložený verejnosti. Niečo je z r. 2013 a niečo vychádza z územného plánu, aký máme dnes, je to zákon. Teraz robíme zmeny a doplnky. Keď sa pýtate na to pokračovanie, navrhlo to Ministerstvo dopravy, ktoré nám pri prerokovaní technickej štúdie, ktorú sme na základe toho pôvodného územného plánu urobili, tak tiež z neho vychádza vystrihnutie tohto kúska, čo ste sa pýtali. Povedalo nám, aby sme preskúmali z dopravno-urbanistického hľadiska, aby sme v obsluhu toho daného územia pouvažovali nad pokračovaním tej tangenty ďalej. Platný územný plán obce Zálesie, tak ako je definovaný v ÚPN R BSK, má byť zastavaná oblasť.

Neviem, či sú si o tom občania vedomí. Je to rozvojová plocha. Je to rozvojové územie, kde je plánovaná IBV v Zálesí až po bufet u Rusa. Na základe toho sme sa snažili ponechať túto spojnú cestu. Náložku nie je vidieť.

Bizoň: My sme sa historicky pozreli na územný plán obce Ivanka pri Dunaji z roku 1998, kde sa skloňovala alternatíva vedenia nultého obchvatu do Bratislavy. V súčasnosti je to D4. Už vtedy sa uvažovalo s dopravným prepojením práve v tangente o ktorej teraz rozprávame medzi Zálesím a Ivankou.

Halabica: My sme tu na to, aby sme to, čo tu vidíte, snažili vysvetliť. My vám nejdeme nič vnucovať, ani vás o niečom presviedčať. Teraz je tá doba, aby sme to riešili ako sa s tým naloží. Ak si obyvatelia povedia, ale aj od vašich štatutárov – starosta, zastupiteľstvo, z Ivanky, z Bernolákova to máme takto podporené, to vyhodnotíme a podľa toho to bude zapracované do územného plánu. Treba si uvedomiť, že vzhľadom na rozvojové plochy, ktoré tam tie obce majú, my sa vyjadrujeme aj k územným plánom obcí, keď si robia zmeny a doplnky, my sa vyjadrujeme k jednotlivým projektom rozvojových území a ak tam nebude pre budúcnosť niečo, čo by mohlo odľahčiť tú dopravu a dnes už vieme, že ten problém v Ivanke a Zálesí je, v Malinove máte to šťastie že zatiaľ nie, tak čo sa týka v Ivanke a v Bernolákove kde už tie kapacity ciest, ktoré idú cez intravilán, tých dnešných III. tried idúcich hlavne v ranných a poobedných špičkových hodinách sú prekročené, tam s tými cestami neurobíte nič. Tam môžete vymeniť asfalt, urobiť prechody pre chodcov, zlepšiť križovatky, ich priepustnosť, ale kapacitu nenafúknete. My budeme musieť pri pripomienkových konaniach ako „župa“ brať na zreteľ to, za čo sme zodpovední a nebudeme súhlasiť s ďalšou výstavbou a rozvojom v týchto lokalitách. To sa týka možno Dombalov (*Dombale – obytná zóna v Ivanke pri Dunaji*) a ďalších, nakoľko existujúce cesty už ďalší rozvoj nezvládnu. Cesty nenafúknete nijakým spôsobom. Síce je tam železnica, ktorá sa má modernizovať atď. zmenia sa tam takty, veľa peňazí dávame do tiež do verejnej dopravy, železničnej i autobusovej prímestskej dopravy. Územný plán je výhľad na nejaké dekády, ak teraz majú tie trasy zmiznúť z územného plánu, tak sa veľmi obávam čo s tým územím bude v budúcnosti. To si treba uvedomiť. Chcem vysvetliť na príklade Chorvátskeho a Slovenského Grobu ako sa upresnila trasa. Najprv v územnom pláne v roku 2013 bola táto čiara na mape, pretože pre cesty neexistovala projektová dokumentácia. Na základe pripomienok občanov, jednotlivých starostov a obecných zastupiteľstiev a ich uznesení sa trasa upravila. Pôvodne to malo ísť cez Malý raj. My nemáme k trase okolo Malinova žiadnu serióznu štúdiu, je tu len návrh pre územný rozvoj, že v tej lokalite by sme tú trasu chceli hľadať. Otázne je, či vôľa obyvateľov bude. Ale rozvoj územia je vždy podmienený rozvojom ciest. Ak to tam nebude, nebude ani rozvoj a s tým musia obce rátať. My nebudeme dávať ďalším rozvojovým plánom v týchto obciach súhlasné stanoviská, z hľadiska dopravného zaťaženia. Ak to tam nebude, my máme zákon, ktorým je územný plán, ktorý nás nepustí a nemôžeme ísť nad jeho rámec.

Rajecká: Ja by som doplnila odpoveď na položenú otázku: „Od kedy je to zverejnené“?. Využili sme všetky možné dostupné prostriedky na prerokovanie územného plánu. Bolo to zverejnené vo všetkých regionálnych denníkoch, Malacko, Pezinsko, Senec, Bratislava sme pokryli novinami „Sme“. Poprosili sme všetky obce, aby oznámenie zverejnili v mieste obvyklým spôsobom, je to pri zmene a doplnkoch nad rámec. Ide nám o to, aby čo najviac ľudí vedelo o prerokovaní, aby sa vyjadrili, lebo konštruktívna pripomienka posúva územný plán k lepšiemu riešeniu. My sme tu naozaj na to, aby sme vypočuli váš názor, aby sme Vám vysvetlili prečo tá čiara tam je tam nakreslená. Ale zasekli sme sa na jednom bode. Máme tu celý územný plán regiónu, máme tu ďalšie

problémy, čiže keď ešte niečo, čo tu neodoznalo potrebujete vysvetliť, radi si Váš vypočujeme. Opakujem, prosím Vás o písomné stanovisko. My môžeme brať do úvahy len tie pripomienky, ktoré prídu v termíne prerokovania, tak je postavený stavebný zákon. Čiže aj keď bola petícia, kľudne to znovu prefoťte a priložte k stanovisku. Ale napíšte stanovisko k tomuto riešeniu navrhnutú v územnom pláne, nie predtým čo bolo, neriešate technickú štúdiu, to nemá nič spoločné s územným plánom. Stanovisko odkonzultujeme s „dopravákmi“ a o výsledku vás budeme informovať. Všetky neakceptované pripomienky ktoré budú doručené, budeme prerokovávať s tými, čo ich podali.

Občan sa nepredstavil, bez mikrofónu: ...vy tu prezentujete a odvolávate sa na spracovateľa, na technickú štúdiu, ale šoférom toho autobusu je BSK. Keď sa bavíme o tangente, napojenie na Štrkovku pri Ivanke pri Dunaji, prečo to tam je. Vy apelujete, aby znovu sa dávali pripomienky, ale boli tu petície, kde obce prejavili túto vôľu, napriek tomu to tam je. Ale teraz tvrdíte, že je ten správne moment, kedy sa bude na to prihliadať. Prečo sa nemohlo prihliadať predtým z pozície vás, ako zadávateľa, prečo sa robilo len toto riešenie tejto dokumentácie ...

Rajecká: To sú rôzne fázy. My ideme do zisťovacieho konania, ako strategický dokument zmeny a doplnky, čiže bude posúdené, že či tieto zmeny, ktoré sme tam navrhli vyžadujú posúdenie v rámci SEA. EIA sa robí až pri investičných zámeroch. Čiže teraz je zbytočné hovoriť o EIA, budeme momentálne v SEA, v mierke 1 : 50 000 a to sa nedá presne trasovať. Prečo to tam je? Vy ste jedna skupina ľudí, ktorá to tam nechce. Lenže sú tu odborníci, ktorí vidia, že je to tam potrebné. Preto to zatiaľ tam je. Napíšte stanovisko, jedine zmenou územného plánu je možné komunikáciu ponechať alebo nie. Možno, keby som bola na vašom mieste a mám tam rodinný dom, presne tu sedím, veď mi to pôjde pred rodinným domom. My sme tu ale pre všetkých obyvateľov kraja a chceme vám vytvoriť dobré podmienky pre rozvoj. Vy teraz môžete povedať, ja tam bývam a nič viac nechcem. Lenže koľko obyvateľov sa ešte chce prisťahovať? Je to dosť sebecké, ja som už vybavená ostatní nemusia. Nie, my sme tu pre všetkých občanov samosprávneho kraja. To len aby ste pochopili tú filozofiu.

Občan sa nepredstavil, bez mikrofónu: ... aj logistické parky sa stavajú na území samosprávneho kraja, treba sa postaviť k tomu, aby aj oni mali alternatívu...

Rajecká: Táto cesta nie je myslená na kamióny. K procesu by som povedala, že je tu priestor na pripomienky. Nechodíme do detailov čo bolo ako bolo. Teraz je tu ten priestor. Toto je názor odborníkov, ako vyriešiť dopravnú obslužnosť územia. Pošlite pripomienky, majú rovnakú váhu ako všetky ostatné, budeme sa nimi zapodievať. Dostanete vyrozumie.

Prieložný, Bratislava – Devín: *Upozornil na slušné hlásenie a čakať na vyvolanie.* Je to neslušné vstupovať svojvoľne do prejavu. P. Rajecká súhlasí. Ku kapitole leteckej dopravy. Máme tam určitých občanov, ktorí chodia do roboty helikoptérou a ešte tam máme vyhlídkové lety. Dá sa to zaregulovať v územnom pláne – heliporty pre nemocnice, alebo sa obrátiť na letecký úrad.

Rajecká: Ako ste správne povedali, my nenavrhujeme heliporty ani ochranné pásma, je to vždy na Leteckom úrade, oni nám dali stanovisko, ktorým máme zrušiť, kde nie je vyhlásené pásmo, kde neboli ešte skolaudované. Obráťte sa na Letecký úrad, je to v ich kompetencii, nie v našej.

Tomáš Kubáň, Ivanka pri Dunaji: ...tangenta je navrhovaná cez výhľadovú bytovú výstavbu 280 pozemkov rod. domov a 3 bytovky. Historicky táto tangenta bola na hranici medzi

Bernolákovom a Ivankou pri Dunaji. Táto zmena územného plánu to ešte zhoršila, dala ešte viac do hĺbky toho územia Ivanky. Prečo má trpieť Ivanka, keď táto cesta má slúžiť pre Bernolákovo a Zálesie.

Bizoň: Táto komunikácia sa začala formovať v r. 1998 ako južný obchvat obce Ivanka pri Dunaji s napojením na vtedy plánovaný diaľničný okruh mesta Bratislavy. Vtedy to bolo v 98 formované ako južná tangenta s následným nejakým pokračovaním severovýchodným smerom. V roku 2006 bola aktualizácia územného plánu Ivanka pri Dunaji, kde sa jasne zadefinovalo prepojenie na vtedajšiu cestu I/61 v tejto polohe. Následne prebehli ďalšie aktualizácie, ktoré sa tejto téme venovali. Od r. 2013 v územnom pláne obce bol zadefinovaný práve koridor tejto komunikácie – červená prerušovaná linka - a následne sa upravilo aj to napojenie na jestvujúcu 61 práve na hranici obcí Ivanka pri Dunaji a Bernolákovo. To, že je to v územnom pláne, možno tam nastala nejaká dezinterpretácia záväzných častí, tomu sa nechceme venovať. Územný plán bol takto jednoducho schválený, takto bol prijatý a územnoplánovacie informácie, ktoré vydávala obec mala s touto komunikáciou jednoznačne uvažovať. Pre územné rozhodnutie dokumentácia mala takisto zohľadňovať vymedzenie tejto prístupovej komunikácie. Nie je to cesta 22 m, ale podľa územného plánu Ivanky je to práve 7,5 m komunikácia s prejazdom na 70-ku s následným ukludnením dopravy na 8,5 m s 50 km/hod. s prejazdom. Treba šíriť povedomie, že táto výstavba sa deleguje podľa územných plánov miest a obcí, nie podľa územného plánu regiónu. Ten rieši mikroregionálne a regionálne súvislosti. Keď človek investuje do nehnuteľnosti a snaží sa presťahovať z mesta na vidiek, je potrebné riešiť dopravu a dopravnú obsluhu. Z môjho súkromného pohľadu, vďaka suburbanizácii Bratislavy nie je to už vidiek, ale vidiek je súčasťou metropolitného regiónu Bratislavy, aj keď možno trochu ďalej od Bratislavy. Je tu potrebné riešiť dopravu a dopravnú obsluhu pre ďalšie sídla, ktoré sa jednoducho každý deň do Bratislavy potrebujú dostať. Zároveň sa tu skloňuje ako masa, petícia a koľko ľudí je proti tomu, ale zároveň vidíme, že sme v nejakom komornom zoskupení zainteresovaných inteligentných ľudí, ktorí sa vieme o týchto témach racionálne baviť. Uvediem príklad: Keď sme riešili územný plán mesta Komárno, stanovili sme 2 varianty dopravy dopravného obchvatu, dostali sme 3 petície. prvú petíciu proti variantu 1, druhú petíciu proti variantu 2 a tretiu petíciu za urýchlenú výstavbu obchvatu v akejkoľvek polohe.

Zuzana Neštepová, Zálesie: Čo nás prekvapilo, že v tom pôvodnom územnom pláne obchvat, teda výjazd z D4 na Zálesie, ten inkriminovaný úsek, o ktorom ste hovorili že sa pravdepodobne vypustí, čo dúfam, že teda tak aj bude, to nebola ako cesta II. triedy. A zrazu teraz v tom novom, napriek tomu, že prišli pripomienky, petície sa zapracovala tá fáza, že by to mala byť cesta II. triedy. To sa mi zdá úplne v rozpore s tým čo hovoríte, že to robíte pre občanov. Je potom akčný plán na ochranu lesov, ktorý ste prezentovali na začiatku. Životné prostredie v Zálesí, veď hovoríte, že poznáte ten región, neviem, či každý pozná každú časť ktorú kreslí na mape, lebo mne sa zdá, že treba sa zamyslieť nad životným prostredím. Čo sa týka rozšírenia Seneckej cesty podľa toho čo som pozerala zdá sa mi, že to vypadlo z Bratislavy smerom po Senec. Opravte ma, či sa mýlim. Prečo sa toto nerieši v prvom rade. A ešte tá štúdia, čo ste spomínali z pred x rokov, čo sa týka vyťaženia Ivanky, tak teraz sa to výrazne zlepšilo. Ako náhle sa otvorila R7 s prepojením na obchvat mosta a napojením na D4 je to vyslovene, tá situácia dopravná v Ivanke je lepšia. Samozrejme, keď tam pribudnú nové domy, bude to horšie, ale nemyslím si, že toto sú tie potreby, ktoré chcú občania. Kde je petícia, ja som sa nestretla s tým, že by niekto sa sťažoval a chcel tie cesty všetkých obyvateľov. Hovoríte,

že to bolo v Komárne, ale som nezachytila nikoho u nás, kto by za toto bojoval. Povedzte mi, sú občania, ktorí to chcú na úkor prírody a obývateľnosti tohto regiónu?

Halabica: Dovoľte, aby som sa vyjadril k ceste III. triedy alebo II. triedy. Pre územný plán je to v princípe úplne jedno, či to tam je zadefinované ako cesta III. alebo II. triedy, lebo aj cesta III. triedy môže byť 4-pruhová, 6-pruhová alebo 8-pruhová, záleží len od jej kapacity. Máme aj 4-pruhové cesty III. triedy na Slovensku. Či je tu I., II., alebo III. trieda, tak závisí od toho, aký má dopravný význam tá cesta a aké dopravné centrá a sídla prepája. Aj ten obchvat Grobov je cesta II. triedy, nedávno sa otvoril a je tam zákaz tranzitu nad 12 t. Čiže žiadne nákladné autá tam nejazdia, veľa ľudí bolo, veľa petícií, že stavíme cestu pre logistické parky. Dnes tam nenájdete žiadny kamión iba tých, „rožkárov a mliekárov“, čo zásobujú do 12 t, čo je potrebné pre zásobovanie. A či to niekto chce. Máme odozvy od „Ivančanov a Bernolákovčanov“, ktorí tie cesty chcú. Málakedy, keď človek s niečím súhlasí príde na prerokovanie a povie, ja som tu preto, lebo som za. Väčšinou sa zúčastňujú ľudia, ktorí sú proti niečomu. Je to logické. My nechceme hovoriť, že počúvame len jedných alebo druhých, počúvame všetkých. Teraz je ten správny čas, aby sme sa tomu venovali.

Kolár: Chcel by som sa vyjadríť k tej časti tangenty, ktorá sa nachádza v Ivanke. Zasahuje lokalitu „Dombale“. V tej lokalite je už vydané právoplatné územné rozhodnutie, sú tam stavebné povolenia na niektoré stavebné objekty, stavajú sa tam bytové domy. Pokiaľ viem spomínalo sa zo strany obce, že na pozemku, ktorý je vo vlastníctve obce pripravuje sa výstavba školy, skúma sa možnosť výstavby školy v týchto priestoroch, je to v trase plánovanej tangenty. Nevie, či BSK komunikovalo s obcou alebo nie, vypočul som si, že áno, že pred spracovaním týchto zmien a doplnkov boli oslovené aj samosprávy. Ja som bol na obecnom zastupiteľstve v Malinove, lebo som občan Malinova, ľudia boli prekvapení z toho od vedenia obce, boli tam aj noví poslanci aj starší, staronová starostka. Prekvapení zo situácie, že takéto niečo je tam naplánované cez Malinovo. Keď sa pozrieme na obrázok, čo sa týka tejto cesty, ktorá prechádza cez kataster Malinova, ja si myslím, že tá cesta sa stane lákadlom pre vodičov, napr. z Tomášova a z tej časti obyvateľov, vznikla tam nová cesta, prečo nie pôjdem tadiaľ, znova sa bude zahľcovať Ivanka, Bernolákovo. Medzi tým je tam povolená výstavba, pustíme tam ľudí, ktorí doteraz nejazdili cez Ivanku, lebo tam cesta nebola tak tam nejazdili a nejazdili ani cez chránené oblasti. My ich tam nalákame touto cestou. Keď nejakým spôsobom chceme odbremeniť toto územie, tak tú cestu, ktorá by mala nalákať tých vodičov, ktorí idú smerom zo Sládkovičova a z tých oblastí od Senca, tak im vytvoríme tú možnosť, ale niekde inde, v iných priestoroch, samozrejme tí ďalší sa budú sťažovať prečo je to u nich. Napr. keby to bolo v katastri Novej Dedinky, Bernolákova, Tomášova. Skúsme si pozrieť kade vedú vedenia vysokého napätia, nie je to dobré situovať v tej časti? To územie bude znehodnotené, nebude sa tam nikdy stavať. Nevyužiť také koridory, ktoré už sú vytvorené tým, že sú tam vedenia vysokého napätia? Uvažoval niekto nad tým. Tí ľudia, čo to kreslili bol niekto osobne, p. Kaliničová v súvislosti so životným prostredím, boli ste niekedy v tej lokalite kadiaľ je teraz plánovaná tá trasa tangenty v katastri Malinova? Ak by ste boli, tak to nie je možné tam nakresliť. Padla veta, že je to len nejaká čiarka. Teraz vyťahujete z 1998 územný plán, kde je nakreslená akože tangenta v katastri Ivanky a že to je tá, ktorá tam už bola, teraz to zakreslite v Malinove a za 20 rokov sa budete odvolávať, že tam že v r. 2022 bola nakreslená nejaká tangenta nakreslená v Malinove a 20 rokov sa budeme s tým trápiť? Čakať na to, aby sme tento argument využili o 20 rokov neskôr? A teraz tam musí byť, lebo tam bola pred 20 rokmi?

Rajecká: Ja sa pokúsim vysvetliť ten proces, ako to funguje. Nad našou územnoplánovacou dokumentáciou regiónu, čo je územný plán regiónu, je Konceptia územného rozvoja Slovenska. Čiže my musíme preniesť všetko, čo je v záväznej časti KURS-u a musíme to spodrobiť. KURS je v mierke 1 : 200 000, majú tam tiež čiaru. Tam sa nehrajú o tom, či to pretína nejakú obec alebo nie. My to spodrobíme v územnom pláne regiónu - celoštátne, štátne, regionálne záujmy. A potom je na obci, aby si to, čo je schválené v záväznej časti regiónu, dala do svojich územných plánov a vytvorila ten priestor. Bohužiaľ v súčasnosti je legislatíva nastavená tak, že my nie sme nadriadený orgán obciam a nemáme tú možnosť ich vyzývať, že zmeňte si územný plán. Nie sme účastníkmi územných konaní. To si nechal štát, čiže Okresný úrad v sídle kraja dáva 25-ku obciam (t.z. *preskúmanie v zmysle §25 stavebného zákona*). My aj keď napíšeme, že nie ste v súlade s územným plánom regiónu, stáva sa nám, že Okresný úrad dá 25-ku, že je v súlade. Čiže potom nastáva tento problém. Riešili sme to v novom stavebnom zákone, aby to už nebolo tak. My v niektorých veciach máme málo právomocí a nemôžeme robiť nad rámec. To, že vám tam vydali územné rozhodnutia, no je to v rozpore so zákonom, je to v rozpore s územným plánom VUC-ky. Je to na obecných zastupiteľstvách, aby čítali tento územný plán regiónu, aby v územnom pláne obcí vytvorili priestor pre cestu, že nie je tam možné stavať. Územný plán je vždy o dohode. Tam sa nedajú akceptovať všetky pripomienky. Ja vám teraz neviem sľúbiť, že či pôjde celá tangenta preč, alebo časť tangenty. Dajte pripomienku, vypočuli sme vás, sadneme si nad tým, prídu ostatné pripomienky. Pri územnom pláne v roku 2013 sme mali 1 007 pripomienok a všetkými sme museli prejsť a vyhodnotiť ich. Robíme to transparentne, každý sa dozvie, ako sa naložilo s jeho pripomienkou. Trošku ste napadli aj urbanistov, oni riešia aj siete, sú to urbanistické názory, pracujeme s odborníkmi, musím obhájiť aj spracovateľský kolektív, že ho máme veľmi dobrý a plný odborníkov.

Elena Pätoprstá: Momentálne už len aktivistka životného prostredia, ale bola som vicežupanka pre životné prostredie a môžem vám potvrdiť, že táto partia ľudí, ktorá tu teraz momentálne sedí, dlhodobo dávala pripomienky, či už na okresný úrad alebo na rôznych procesoch EIA, aby práve ochránila obyvateľov pred zástavbou, ktorá sa tam tlačila. Nechcem, aby ste odišli v nejakej skepse, aby ste vedeli, čo môžete a čo nemôžete robiť, ale chcem vám povedať, kde sa nachádzame. Kedysi bolo územné plánovanie a to čo je teraz na okresných úradoch, ktoré patria pod Ministerstvo vnútra, kedysi to patrilo pod Ministerstvo životného prostredia. To, že sa to presunulo na Ministerstvo vnútra bolo rozhodnutie predchádzajúcej vlády a stalo sa to, že mnohé tie veci a tie rozhodnutia boli nie v prospech životného prostredia, ale v prospech ľudí, ktorí si tam nakúpili pozemky a chceli tam stavať a žiaľ aj vzhľadom na takú neinformativnosť alebo nezaujímavosť obyvateľov jednotlivých obcí sa menili tieto územné plány obcí, nie regiónu, obcí. Ak si pamätáte tú mapku, ktorú ukazovali kolegovia urbanisti, že tam pribudne 400 000 ľudí, to súčasne znamená zaberanie poľnohospodárskej pôdy, čo nechceme nikto. Druhá vec je, nie sú tam čističky odpadových vôd, čiže ľudia si budú robiť trativody alebo niečo, čo nezodpovedá tomu, že na území chceme chrániť podzemné vody. Ten rozvoj nie je v súlade s tým, čo chce spoločnosť alebo verejnosť, ale jednotliví majitelia, ktorí si to pretláčali rôznymi obštrukciami na obci a často bez vášho súhlasu, alebo bez vášho vedomia, tí poslanci niekedy ani netušili za čo hlasujú, nerozumeli tomu územnému plánu a schválili tú obrovskú zástavbu v lokalitách, kde nie sú čističky odpadových vôd, kde je poľnohospodárska pôda, kde sa tam robia tie centrá priemyselnej výstavby práve na najkvalitnejšej ornej pôde. Čiže tento problém nie je vecou ľudí, ktorí tu pred nami sedia, snažia sa robiť to, čo sa v ich kompetencii robiť dá. Myslím, že všetci tu sedíme a chceme ísť podľa súčasného zákona a chceme žiť v krajine, kde sa zákon dodržiava, ale oni majú

možnosť teraz tým územným plánom veľmi mnoho vecí obciam ako keby „obmedziť“ aj z hľadiska klimatických zmien, aj z hľadiska ochranných pásiem, ktoré sa tam navrhujú. Mnoho vecí je tam, ktorým možno nerozumieme, ale ak sa schváli to, čo teraz tu riešime a ďalšie pripomienky sa akceptujú tak, to budú veľmi progresívne a dobré zmeny územného plánu. Ja vás chcem poprosiť, aby ste ten termín nemenili pretože ja osobne čakám na mnohé ochranné pásma, ktoré keď začne platiť ten územný plán tak zabráni rozvoju výstavby na územiach, kde je podzemná voda, ak sa tam výstavba už tlačí a developeri, ktorí tam majú skúpené pozemky veľmi agresívne bojujú proti tomu, aby sa tam ochranné pásma pitnej vody rozširovali. Prevalcujú tým časom, je to hra o čas. Nenaťahujte termíny. Ja viem, že ten termín 31.12.2022 je taký divný. Chcem vás poprosiť pozerať na prsty vašim poslancom pri tvorbe územných plánov. A dokonca ich môžete zmeniť spätne, tam kde sú rozvojové plochy zákon umožňuje zmeniť územný plán. Územný plán je zákon. Tam kde naplánované niektoré veci, kde si chlanci pokúpili pozemky, vy v rámci obce si tie pozemky môžete zmeniť na parky. A oni nemôžu urobiť nič, lebo tvorba územného plánu rešpektuje stavebníka, ktorý už začal stavebné konanie. Čiže keby ste si kúpili pozemok a zmení sa územný plán, môžete byť našťvaný, ale ako náhle máte stavebné povolenie, alebo aspoň ste začali stavebné povolenie, tak stavebný zákon vám umožní to dokončiť. Ale ak si niekto kúpi investičný pozemok a pretlačí si tam zástavbu a nestavia tam nič, má to len ako investičný pozemok a vy mu to zmeníte to späť na park, nemôže nič s tým urobiť. Tak taký je stavebný zákon. Vy si viete v rámci obce meniť územné plány... Teraz hovorím o inom území, to sa týka Hamuliakova, kde je ochranné pásmo podzemnej vody pre 10 mil. ľudí, ako náhle sa zastavia, nebude možné ho rozširovať. To sú veľmi vážne veci.

Rajecká: Som rada, že pani bývala vicežupanka otvorila aj to, čo územný plán naozaj rieši. Čiže mohli by sa starostovia sťažovať, ako im regulujeme prísnejšie a prísnejšie, aby sa nedalo stavať, my už máme také regulatívy v územnom pláne - nevytvárať samostatnú zástavbu satelitnú, vždy so zástavbou riešiť aj dopravnú infraštruktúru. To, že to obce nerobia, nemáme na nich ten dosah, aby to robili. Čiže je to na vás, na ľuďoch. V zmenách a doplnkoch sú vyčlenené územie, kde sa potrebujú robiť opatrenia proti klimatickým zmenám, vodozádržné opatrenia, výsadba. Aj Vy občania musíte tlačiť v rámci obci na to, aby sa územný plán dodržiaval. Chceme, aby ste sa mohli oprieť o územný plán VÚC a žiadať od starostov a poslancov, aby ho rešpektovali a aby sme si spoločne vytvorili vhodné prostredie na bývanie.

Baník, Občianske združenie Dombale, Ivanka pri Dunaji: ...lokalita medzi Ivankou a Bernolákovom je rozvojová. Ale tým, že sú tam už vydané stavebné povolenia pre domy a inžinierske siete to nie je rozvojová lokalita, ale fixovaná lokalita. Pani v Bernolákovke má výhrady k tomu, že 50 m pred jej domom bude cesta. No a tam je cesta kreslená priamo cez pozemky, kde ľudia si už vybavujú územné rozhodnutia a za chvíľu i stavebné povolenia na rodinné domy. To je jedna vec a druhá vec, ale 2. vec stále hovoríme o tangente v rokoch predchádzajúcich že bola v územných plánoch Ivanky. Ani raz som nepočul, že je spomínaná v územnom pláne Bernolákovka z pred niekoľkých rokov. To zaniká, táto informácia. Nevie, ako tým vlastníkom pozemkov v Dombale sa má to vysvetliť, že teraz cez ich pozemky zrazu pôjde akási komunikácia, bez ohľadu či je to tangenta I. alebo II. a III. triedy.

Rajecká: To musia vysvetľovať zástupcovia obce a nie samosprávneho kraja.

Kisková, poslankyňa: Ja by som chcela uviesť niektoré veci na pravú mieru. Tu práve teraz občianske združenie Dombale hovorilo o tom, že je to už zastavané územie, rozvojové územie. Toto

územie vzniklo neskôr, ako tam bola tangenta. Tangenta nikdy nebola v územnom pláne Bernolákova. To vám potvrdia všetci, čo tam pracujú na územnom pláne. Vždy to bolo iba v území a v územnom pláne Ivanky pri Dunaji. Čo sa týka Dombale, áno Dombale I. bolo im vydané územné rozhodnutie v rozpore s územným plánom kraja a ďalší územný rozvoj je iba výhľadový. Takže hovorme fakty a nie to, čo si niekto želá, aby bolo. To je jedna vec. Druhá vec, cesta, ktorá je naplánovaná, to je pre p. Krištofičovú. Tá 1. etapa, ja viem čo máte na mysli, vy máte na mysli, aby sa robila I. etapa. To znamená, čo by najviac pomohlo Ivanke a Bernolákovu, aby sa odklonila z Dombale tá obrovská doprava, ktorá tam vznikne tým počtom obyvateľov, aby sa odklonila priamo na križovatke Triblavina. Ale toto nie je možné. Pretože by to bola len I. etapa, žiadnu cestu nemôžete postaviť iba v I. etape. Ja nie som odborník, tu sedia väčší odborníci, ktorí vám to môžu vysvetliť. Tá cesta musí mať nejakú trasu. Z jedného bodu musí prepájať iný bod, musí z jednej cesty prichádzať na inú cestu. Vy ju nemôžete urobiť iba ako kúsok cesty, aby ste niekomu umožnili sa dostať. To je prvá vec. Druhá vec takáto cesta sa musí z niečoho financovať. Nikto vám nebude financovať jednu etapu cesty, lebo kraj to financovať nemôže. Kraj na to prostriedky nemá. A keď sa kraju, ako sa teraz Bratislavskému kraju podarilo získať nejaké prostriedky z európskych peňazí, tak nikdy nie na jednu etapu cesty. To proste neexistuje. Takú cestu nikto financovať nebude, iba celú cestu. Ona môže byť rozdelená na etapy, ale musí byť z bodu A do bodu B. Najprv môže sa postaviť I. etapa, ale nemôže sa postaviť iba I. etapa tej cesty. Tá cesta sa musí postaviť ako celok.

...vstupuje niekto bez mikrofónu ... nie je možné identifikovať

Kisková: Ale to nie je celá cesta. Musíte prekonať železnicu, musí sa tam byť koridor, aby sa tá cesta dala znížiť, aby prekonala železnicu, musí byť v určitej výške. Z určitej výšky nemôže tá cesta padnúť celkom dole, musí postupne klesať. Nikdy nebude klesať iba po existujúcu cestu, ona skončí ďalej ako je existujúca cesta. Inak to nejde zrealizovať. To preklopenie železnice tam musí byť. To vám vysvetlil p. Halabica na príklade v Chorvátskom Grobe. Teraz sa postavila I. etapa tej cesty, t. j. 1,7 km, to je obchvat Malokarpatský, ktorý bude pokračovať do Pezinka a ďalej do Modry a len v tomto prípade Európska únia bola ochotná vyčleniť na to prostriedky. A to je ten istý príklad. Európska únia vyčlení na to prostriedky, ale v prípade, keď to bude nejakým rozumným spôsobom prepájať región. Ona nevyčlení finančné prostriedky na jednu etapu. Preto sa to aj takto robí. Nebude to v priebehu 5 ani 10, možno 20 rokov, tá príprava bude trvať dlho. To že I. etapa sa môže postaviť skôr, to je pravda, ale tie ďalšie budú vystavané, a tie sú zatiaľ iba tá čiara o ktorej p. Halabica hovoril.

Krištofičová: ... bez mikrofónu – nerozumieť obsah...

Kisková: Pani Krištofičová preto o tom hovoríme.

Rajecká: Toto sú debaty k technickej štúdii. Vráťme sa k územnému plánu.

Kisková: My sa tu zaoberáme technickou štúdiou. ... od toho naozaj nie je Bratislavský samosprávny kraj. Správne bolo povedané, že obce si musia uvedomiť do akého bodu môžu zastavovať územný plán. Lebo ak ho chcú naďalej zastavovať, musia sa k tomu adekvátne robiť cesty. A tie cesty sa nebudú robiť len vtedy, keď sa urobí škrt v územnom pláne a prestane sa takým veľkým spôsobom ako doteraz rozširovať územný plán jednotlivých obcí.

Rajecká: Ja by som ešte povedala, že je tu teraz aj poplatok za rozvoj. Obce majú financie z poplatku a môžu financovať cesty. Ktorá obec stavia cestu? Nemôžeme my z pozície župy

riešiť všetky tieto veci, lebo my na to zdroje nemáme. Ako rozvojový región, nemáme zdroje z Európskej únie.

Halabica: K tej intenzite, ste hovorili, že na tej novej ceste by malo byť 6000 vozidiel. Ja len pre predstavu, viete koľko vozidiel je teraz v Bernolákovskej ceste v Ivanke? Na tej spojnici. My tam máme 9800 vozidiel/24 hod. a sú bližšie k domom.

Skýva: ... celá táto cesta – a sú bližšie k domom. Celý Bratislavský územný celok sa scvrkol na jednu Bernolákovskú cestu, alebo na jedno katastrálne územie pomerne malé. Celá tá kauza vznikla preto, že Ivanka bola zasiahnutá. Veľmi silne, veľmi tuho, práve rozvojom Zálesia, Malinova, Bernolákova. To, že sa riešila Ivanka, to dalo podnet na túto cestu. Na historických obrázkoch, čo tu kolegovia premietli, tá cesta mala normálne parametre 7,5 m pre rýchlosť obecnú 50 km/hod., čo je primerané tomuto územiu. Koridor tej cesty, keď si tak zoberieme, zelený pás s alejou + chodníky + priestor pre inžinierske siete, to je dohromady 15 m a normálna obecná komunikácia akože použiteľná, akceptovateľná a z tej cesty sa môžem pripájať do jednotlivých objektov. Značka „prejazd pre kamióny“ alebo „vozidlá nad 12 t zakázaný“, úplne normálne solídne riešenie pre akúkoľvek obec, pre Ivanku, Bernolákovo aj Zálesie.

Rajecká: Má niekto ešte nejakú otázku? Tejto téme sme sa dostatočne venovali. Viem vám iba odporučiť, aby ste napísali stanoviská a budeme sa nimi zapodievať.

Neštepná: Nedostala som odpoveď na tú etapu Seneckej cesty rozšírenie okolo Metra, v akom je to štádiu?

Halabica: Tam má štát spracovanú dokumentáciu pre územné rozhodnutie, boli v štádiu 8A posudzovania vplyvov na životné prostredie pri tejto dokumentácii. Za chvíľu budú žiadať o územné rozhodnutie. 4 - pruhová – rozšírená, náš územný plán nedefinuje šírku tej cesty. Od D4 po severný obchvat Bernolákova, tam ide v stope terajšej cesty, čiže sa len rozšíri, čiže tu sa nedotýka nášho územného plánu. Žiadna zmena tam nenastáva. Každá cesta má nejaké svoje ochranné pásmo, takže tam je v ažiurite. Potom tu sa odkláňa od jednotlivých obcí a tam je zaznačená takou nie výraznou farbou, lebo to nie je predmetom týchto zmien a doplnkov v tomto územnom pláne zostáva. Nemusíte mať strach o Seneckú cestu.

Neštepný, Zálesie: *bez mikrofónu ... nechcem glosovať za pána, ktorý má na starosti dopravu ...*

Skýva: Zase neobstojí rozvoj nechať na tých komunikáciách, ktoré boli definované za cisára pána. Táto diskusia sa mala odohrať pri schvaľovaní územného plánu vašej obce. Tam by mala absolútne opodstatnenie.

Krištofičová: V tom bode kde je koliesko za Bernolákovom, tam to križuje železnicu, áno? Nie (p. Bizoň). To znamená p. Kisková, že polovica novej vystavanej časti Bernolákova, čo sa týka Bažantnice a celej tejto lokality, ktorá sa najviac vystavala, sa môže v tej časti napojiť na I/61, dobre tomu rozumiem?

Kisková: *odpovedá bez mikrofónu ... nepočuť obsah.*

Krištofičová: Tým pádom my budeme mať cestu, týka sa to aj tohto, tangenta bude neopodstatnená pre naše potreby, keďže by sa cez toto polovicu Bernolákova, čo je strašne veľa ľudí, dostalo na tú I/61 tam hore a vy o tom ani neuvažujete? Je to jedna z možností riešenia.

Kisková: *odpovedá bez mikrofónu ... nepočuť obsah.*

Krištofičová: ... ale už sa to rieši, ale vy o tom ani neuvažuje a tu by sa celá tá tangenta odľahčila. To znamená, že tie štúdie, ktoré už teraz sú vypracované a na základe ktorých vznikla tá tangenta, tak tie vstupné dáta sú omylné týmto pádom.

Kisková: *odpovedá bez mikrofónu ... nepočúť obsah.*

Krištofičová: ... budem o tom diskutovať p. Kisková určite, lebo by to vyriešilo brutálnu situáciu a vy mi povie, že o tom neuvažujete. Pre mňa je to smiešne, veď ste poslankyňa. Všetko vy rozhodujete o tom.

Kisková: *odpovedá bez mikrofónu ... nepočúť obsah.*

Halabica: Rozšírenie, resp. v tomto úseku prekládka tej 61-ky – 4 pruhová komunikácia, tam budú mimoúrovňové križovatky. Nikto vám nenavrhuje mimoúrovňovú križovanku s miestnou komunikáciou nejakou rozvojovou lokalitou. Neexistuje, to ani NDS si to netrúfne, ani štát, ani nikto. Boli by porušené akékoľvek normy a záväzné predpisy. Preto je tá križovatka navrhnutá na terajšej 61-ke, tá sa degraduje na cestu II. triedy a zrejme ju dostane BSK. Križovatka bude so stávajúcou cestou, nie s novou rozvojovou lokalitou. Môže sa p. Kisková na obecnom zastupiteľstve alebo na tomto biť koľko chce, ale zákon to nedovoľuje, aby sa na takýto typ komunikácie pripojila miestna komunikácia, lebo táto cesta bude mať charakter skoro rýchlostnej cesty – 4-pruh delený mimoúrovňovými križovankami.

Rajecká: Je ešte nejaká otázka na spracovateľov?

Hájek, Ivanka pri Dunaji: Chcel by som sa opýtať na problematiku Seneckej cesty aj tej tangenty, v akom dopravnom režime a modely dopravného sa uvažuje z hľadiska postupnosti výstavby Seneckej cesty alebo aj R1? Môže sa ukázať, že tá tangenta bude alebo nebude mať zmysel, trasovanie bude východnejšie alebo či je územný plán v tomto prípade variantný?

Rajecká: Územný plán nemôže byť variantný. Variantnosť je jedine pri štúdiách alebo keď sa robí územný plán v etape koncept. Tam sa posudzujú varianty, ako je najlepšie vyriešiť všetky súvislosti navzájom. Územný plán, ako aj zmeny a doplnky sa robia invariantne. Je to v zmysle stavebného zákona, nemôžeme porušiť stavebný zákon. Preto sme museli aj tú tangentu, keď zo štúdie vyšla jedna optimálna alternatíva dať tú optimálnu, povedali to odborníci. Chápe, že vy sa nestotožňujete s týmto názorom, ale my sa musíme posúvať ďalej a počúvať odborníkov. Dostali sme od Národnej diaľničnej spoločnosti, zo Správy ciest podklady, vieme približné ich časové relácie, kedy plánujú, niektoré nevedia, všetko mali spracovatelia k dispozícii. Určite posudzujú aj to časové hľadisko a zabezpečenie obslužnosti.

Občan sa nepredstavil, bez mikrofónu: ... Je R1 súčasťou územného plánu?

Rajecká: R1 je súčasťou územného plánu, tá je už dlhodobo. Sú to investície, ktoré zabezpečuje Národná diaľničná spoločnosť. Ak bude spracovaná podrobnejšia štúdia upresní sa trasa R1. Tak isto, ako sme z aktualizovali trasu D4 tým, že je už postavená dostáva sa do svojho koridoru.

Halabica: R1 to je hudba vzdialenej budúcnosti. To dnes absolútne nikto netuší ako tento projekt, či je realizovateľný. V tomto prípade je to len čiara na mape. NDS to má v nejakých výhľadových možno v 2050+. Treba to brať trochu s rezervou. My musíme plniť potreby štátu. Žiadali, aby to bolo zakreslené, nachádza sa to tam, ale realizovateľnosť tohto projektu vám nikto neodpovie, ale určite to nie je priorita štátu. Momentálne tá R1 je

v podobe polovičného profilu, je to cesta II. triedy 572 A v podobe obchvatu Mostu pri Bratislave. Tu tiež vidíte, že síce v územnom pláne je to ako R1 ale je to cesta II. triedy viac menej tá kategorizácia tých ciest I., II., III. by mala byť len okrajovo uvedená, možno v smernej časti územného plánu, lebo to už je len politická alebo organizačná záležitosť. To zatriedenie ciest sa môže meniť a je nezávisle na územných plánoch. Ministerstvo svojim rozhodnutím môže zmeniť kategóriu cesty kedykoľvek a ako uzná za vhodné pre potreby dopravnej politiky štátu.

Lovásová, Zálesie: Chcem sa opýtať k tým mimoúrovňovým križovatkám, ktoré sú nakreslené na Seneckej, či tam nebude mimoúrovňová križovatka pri Metre, to sa plánovalo a odbočka Triblavina, kde je teraz semafor a totálne vymletá cesta, aj som sa sťažovala, asphalt má pol roka, sú tam výmoli 20 cm, takže to sú dve mimoúrovňové križovatky a potom som sa chcela opýtať na mimoúrovňovú križovatkú pri koníčkároch, teda to znamená stredná škola, ktorá patrí pod Ivanku. Je tam pri nej mimoúrovňová križovatka nakreslená a je to na križovaní s cestou III. triedy. To je tá tangenta, čo by mala končiť pri koníčkoch. Je to úplne nový areál vybudovaný z eurofondov. Či je tam mimoúrovňová križovatka, križovanie tangenty s cestou III. triedy a či to môže byť?

... identifikácia na mape ...

Halabica: Toto je cesta 61, tie krúžky, berte že to nie je niečo, že tu musí byť vybudovaná mimoúrovňová križovatka. To vieme, že tam nejaká križovatka bude. Naša podrobnosť územného plánu vôbec nerieši, že či to bude kruhový objazd, svetelná križovatka, či mimoúrovňová, to nerieši územný plán. Pri každej zmene dokumentácie, keby ste sa dostali do až „stavebka“ a z dokumentácie, ktorá má na starosti kapacitu dopravy a z kapacitného posúdenia vám vyjde nejaký tvar križovatky, tak by ste za každým museli meniť nejaký územný plán. Toto je pre naše potreby irelevantná vec, ale keď ste sa pýtali na tú 61-ku, tak tam aj budú. Momentálna dokumentácia pre územné rozhodnutie, kde sa robí proces EIA, ale tá malá EIA, čo je 8A-čka, len zmeny a doplnky, tam je len mimoúrovňová križovatka pri Metre, potom nádražná s Triblavinskou, ale tá má byť posunutá smerom k nadjazdu nad železnicou. Potom je križovatka s obchvatom Grobov, prípadne s tou tangentou ak bude, a ďalšia mimoúrovňová križovatka bude s cestou medzi Bernolákovom a Chorvátskym Grobom.

Lovásová: Takže budú tam, len nie sú nakreslené?

Halabica: Sú tam krúžky, že tam budú križovatky.

Niektu pripomienkuje krúžky – križovatky na mape... bez mikrofónu.

Halabica: Myslím, že už tam je (ten krúžok v grafike), nie je to predmetom zmien a doplnkov. Dobrá pripomienka, možno nám to vypadlo. Ale neviem, či nám NDS nedávala nejakú ..., že je súčasťou tohto, že to tvorí jeden celok, ono je to tak aj dopravným značením označené, ale v princípe ona by mala byť taká rozsiahlejšia, lebo tu má byť len odbočka a na tú druhú stranu sa má dostať týmto spôsobom. Takže je otázka, kde tú guľičku dáte. To môže byť zaujímavá pripomienka, to doplníme, že? Tak ste nám nejakú tú muchu vychytali. Ďakujeme.

Pani bez mikrofónu – nepočuť obsah.

Polonský: Ten krúžok tam asi aj je, ale už bol tam aj predtým v existujúcom územnom platnom územnom pláne.

Hrdina: To sa nemení, to je tam pôvodne.

Pani bez mikrofónu – nepočuť obsah.

Rajecká: To je zase tá legislatíva. Môžeme prerokovať iba zmeny, keď by sme to dali do pôvodného výkresu dostávame pripomienky aj k tomu, čoho sa už zmeny a doplnky nedotýkajú.

Krištofičová: Môžem ešte otázku na pani Kaliničovú za životné prostredie? Aký má názor na výrub tých množstvo lesov, na zničenú lokalitu. My máme osloviť určité organizácie, alebo to budete robiť vy z vášho hľadiska, napr. Úrad verejného zdravotníctva, čo sa týka vplyvu zdravia na obyvateľov?

Rajecká: To nie je otázka na spracovateľku. Ako som už povedala, celý návrh územného plánu už bol na posúdenie SEA, vyjadroval sa aj úrad, čiže vy sa pýtate na to, čo už bolo. Nedávame tam novú, len ju spresňujeme, tak isto sme od ministerstva na to dostali už súhlas na tú tangentu. Teraz čo sa upravuje a sú zmeny, tak isto ideme do zisťovacieho konania v rámci SEA, tu sa určite neriešia výrub, riešia sa tu zábery. Výrub sa ani nedajú riešiť, lebo nevieme presne trasu tej cesty. Tieto veci sa robia v ďalších stupňoch. Preto som aj odpovedala za kolegyňu, lebo to nebolo predmetom spracovania, nemali v zmluve, aby riešili nejaký výrub. V tomto procese sa nemôžeme zaoberať výrubom, lokality posudzujeme, či je to les. Nedá sa obchádzať všetky chránené územia, potom nastávajú kompenzačné opatrenie, všetko prechádza procesmi. Určite si nemôžeme dovoliť, že by niečo išlo v rozpore s Úradom verejného zdravotníctva, Ministerstvom životného prostredia, dodržíme všetky predpisy právne.

Krištofičová: Ďakujem, takže ja ako občan môžem osloviť Úrad verejného zdravotníctva, áno?

Rajecká: Áno, samozrejme.

Rajecká: Neregistrujem ďalšie otázky. Môžem zhodnotiť, že sme riešili iba ten jeden problém, je veľký, radi sme si vás vypočuli. Prosím tie stanoviská dať a určite vás vyrozumieme o tom, ako sme s nimi naložili a ako zmeny a doplnky budú predložené na schválenie do Zastupiteľstva BSK. Ďakujem všetkým za účasť.

Zápis:

Odborne spôsobilá osoba na obstarávanie územnoplánovacích podkladov a územnoplánovacej dokumentácie:

Ing. arch. Zdenka Mrázová,
Ing. arch. Katarína Ivanová
Ing. arch. Nadežda Vrátna
Ing. arch. Mária Rajecká

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