

O B S A H

stenografického záznamu z I. mimoriadneho zasadnutia
Miestneho zastupiteľstva Mestskej časti Bratislava - Nové
Mesto, konaného dňa 15. novembra 2011

BOD 1:

Otvorenie - Mgr. R. K u s ý, starosta MČ B-NM str. 2

BOD 2:

Voľba členov návrhovej komisie a overovateľov str. 3
záznamu a uznesení

BOD 3:

Schválenie programu rokovania str. 5

Bod 1:

Návrh na spracovanie územného plánu zóny
pre územný celok ohraničený ulicami Šancova,
Trnavské mýto, Kukučínova, Račianska a
Jarošova str. 7

Bod 2:

Riešenie revitalizácie podchodu Trnavské
mýto str. 9

BOD 4:

Informácia o projekte TEN-T spojená s str. 13
premietaním

Diskusia k bodom:

BOD 5:	str. 21
Návrh na schválenie materiálu k uzavretiu zmluvy o budúcej kúpnej zmluve na predaj časti pozemkov registra "C" KN parcely 11403/2 a parcely č. 11464/3 v k. ú. Nové Mesto pre Železnice Slovenskej republiky, Bratislava v skrátenej forme "ŽSR" ako prípad hodný osobitného zreteľa	
BOD 6:	str. 21
Návrh na schválenie prípadu osobitného zreteľa týkajúceho sa nájmu pozemkov registra "E" KN parcela č. 11428 a parcela č. 15115/4, pozemkov registra "C" KN parcela č. 12706, parcela č. 11464/13 a časti pozemkov registra "C" KN parcely č. 11488, parcely č. 11400/8, parcely č. 13184/1, parcely č, 15115/6, parcely č. 15115/111, parcely č. 11462/10, parcely č. 11462/44, parcely č. 12709 a parcely č. 12780 v k. ú. Nové Mesto pre Železnice Slovenskej republiky, Bratislava v skrátenej forme "ŽSR"	
Návrh uznesenia	str. 60
Prerušenie rokovania MZ	str. 62
Pokračovanie v rokovaní MZ	str. 62
Ukončenie zasadnutia MZ	str. 63

S T E N O G R A F I C K Ý Z Á Z N A M

z I. mimoriadneho zasadnutia Miestneho zastupiteľstva
Mestskej časti Bratislava - Nové Mesto, konaného 15.
novembra 2011.

Začiatok: 9,00 hod.

ZNELKA MČ

Návrh programu rokovania:

1. Otvorenie
2. Voľba členov návrhovej komisie a overovateľov záznamu a uznesení
3. Schválenie programu rokovania
4. Informácia o projekte TEN-T spojená s premietaním
5. Návrh na schválenie materiálu k uzavretiu zmluvy o budúcej kúpnej zmluve na predaj časti pozemkov registra "C" KN parcely 11403/2 a parcely č. 11464/3 v k. ú. Nové Mesto pre Železnice Slovenskej republiky, Bratislava v skrátenej forme "ŽSR" ako prípad hodný osobitného zreteľa
6. Návrh na schválenie prípadu osobitného zreteľa týkajúceho sa nájmu pozemkov registra "E" KM parcela č. 11428 a parcela č. 15115/4, pozemkov registra "C" KN parcela č. 12706, parcela č. 11464/13 a časti pozemkov registra "C" KN parcely č. 11488, parcely č. 11400/8, parcely č. 13184/1, parcely č. 15115/6, parcely č. 15115/111, parcely č. 11462/10, parcely č. 11462/44, parcely č. 12709 a parcely č. 12780 v k. ú. Nové Mesto pre Železnice Slovenskej republiky, Bratislava v skrátenej forme "ŽSR".

BOD 1:

Otvorenie

Mgr. Rudolf K u s ý, starosta mestskej časti Bratislava-Nové Mesto:

Vážené panie poslankyne, vážení páni poslanci, milí hostia, drahí pracovníci úradu, o t v á r a m I. mimo-riadne zasadnutie Miestneho zastupiteľstva Mestskej časti Bratislava - Nové Mesto.

Dnes sa stretávame predovšetkým kvôli projektu TEN-T. Cieľom je odhlasovať nejaké predaje a prenájmy pozemkov.

Ako viete ide o jednu z najväčších investícií, ak nie najväčšiu investíciu Železníc za posledných 20 rokov a má sa realizovať práve v Novom Meste.

V rámci dnešného programu máme ako jeden z prvých bodov informáciu a prezentáciu tohto projektu pred vami ako pred zastupiteľstvom.

Z dnešného rokovania sú kvôli chorobe a zahraničným služobným cestám ospravedlnení títo poslanci:

pani Ing. Katarína Augustinič

pán Ing. Július Jackuliak

JUDr. Tomáš Korček

Mgr. Vladimír Margolien

Peter Szušík (neskorší príchod)

Ing. Andrea Vítková

Ing. arch. Helena Bánska

a o 10,00 hod. avizovala odchod kvôli práci pani Dagmar Arvayová.

BOD 2:

Voľba členov návrhovej komisie a overovateľov záznamu a uznesení

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Na základe predložených návrhov poslaneckých klubov predkladám návrh členov komisií pre dnešné zasadnutie.

Do návrhovej komisie sú navrhnutí:

Ing. Branislav Feješ

Ing. Martin Bartoš.

Za overovateľov zápisnice záznamu a uznesení sú navrhnutí:

Ing. Libor Gašpírik

Ing. Stanislav Winkler.

Má niekto iné návrhy? (Nikto.)

Ďakujem pekne.

Dávam preto hlasovať o týchto návrhoch.

Kto je za to, aby na dnešnom rokovaní boli členmi návrhovej komisie poslanci:

pán poslanec Branislav Feješ a

pán poslanec Martin Bartoš.

A overovateľmi záznamu a uznesení boli poslanci:

pán poslanec Ing. Libor Gašpírik

pán poslanec Ing. Stanislav Winkler.

Nech sa páči, pripravíme sa.

Hlasujeme.

(Hlasovanie č. 1)

Za: 14 poslancov
Proti: Nikto.
Zdržal sa: Nikto.

Zároveň vítam pána poslanca Szuštíka.

Poprosím, aby zvolení poslanci zaujali svoje miesto v komisii.

Skrutátorkami na dnešnom zasadnutí sú:
pani Milada Kovalčíková
pani Iveta Sviteková.

Samozrejme, iba pre prípad, že by náhodou zlyhalo hlasovacie zariadenie.

Ospravedlnenky sú u pani Zachovej.

A tlačivá sú u návrhovej komisii; teda návrh na zmenu uznesenia a interpelácie.

BOD 3:

Schválenie programu rokovania

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Na stôl ste nedostali žiadne materiály.

Čiže všetko čo máme dnes prerokovať je v pozvánke.

Má niekto nejaké návrhy, pripomienky k dnešnému návrhu programu, alebo nejaké návrhy na doplnenie programu?

Nikto.

Ahá, prepáčte.

Pán architekt, nech sa páči, máte slovo.

Poslanec Ing. arch. Otto N o v i t z k ý :

Ďakujem.

Navrhujem zaradiť ako prvý pracovný bod dnešného programu

"Návrh na spracovanie územného plánu zóny pre územný celok ohraničený ulicami Šancova, Trnavské mýto, Kukučínova, Račianska a Jarošova ulica."

Je to v zmysle územného plánu hlavného mesta Bratislava.

Navrhujem spracovať tento územný plán zóny v termíne od začiatku budúceho roka. Ďakujem.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Ďakujem pekne.

Tento návrh si osvojujem nakoľko hovorili sme o ňom už s pani hlavnou architektkou niekedy v júni kvôli inej veci. Napokon je programom aj tohto zastupiteľstva, aby urobila plány zón celej našej mestskej časti.

Čiže je prihlásený ešte pán poslanec Gašpíerik.

Nech sa páči.

Poslanec Ing. L. G a š p i e r i k :

Ďakujem pekne. Vážený pán starosta, pokiaľ ste si teda osvojili návrh pána poslanca Novitzkého, som mal návrh na zaradenie bodu č. 2. Takže navrhujem zaradenie k bodu č. 1 dnešného rokovania programu

"Riešenie revitalizácie podchodu Trnavské mýto."

Ďakujem.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Ďakujem.

Má ešte niekto nejaký návrh? (Nikto.)

Takže pokiaľ ide o návrh pána Novitzkého je automaticky v návrhu programu a v rámci prvého bodu.

Návrhová komisia, má už návrh uznesenia? Pán poslanec?

(Obdržanie návrhu.)

Dobre.

Čiže prvým bodom dnešného programu je otázka riešenia územného plánu zóny v predmetnej lokalite.

Dámy a páni,

otváram diskusiu k tejto veci.

V prípade, že nikto nie je prihlásený; áno, pán poslanec.

Poslanec Ing. arch. O. N o v i t z k ý :

Krátke zdôvodnenie môjho návrhu:

Územnoplánovacia dokumentácia je základným nástrojom územného rozvoja a starostlivosti o dosiahnutie ekologickej stabilizácie obce. Spracovanie územného plánu zóny je potrebné z hľadiska stanovenia priestorového

I. mim. zas. MZ MČ B-NM 15.11.2011

usporiadania funkčno-prevádzkového využitia a technického vybavenia priestoru nad koridorom TEN-T ako aj priestorom, ktoré sú v tesnom susedstve s týmto koridorom.

Zároveň územný plán zóny určuje zásady a regulatívy urbanizovania predmetného územia tak, aby boli v súlade so zámermi rozvoja mestskej časti Nové Mesto, ako aj s technickými normami pre obytné územia a stanoví podmienky vecnej a časovej koordinácie výstavby. Toľko k tomu.

Ďakujem.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Do diskusie je prihlásený pán poslanec Winkler.

Pán poslanec, nech sa páči, máte slovo.

Poslanec Ing. S. W i n k l e r :

Ďakujem, pán starosta. Ja by som chcel; len vyjadrujem teraz svoj názor.

Samozrejme, súhlasím s návrhom pána poslanca Novitzkého. Je to rozumný návrh.

A len dovoľím si pripomenúť, že aby sme ho nezabudli zahrnúť do budúročného rozpočtu; vypracovanie tohto územného plánu. Ďakujem.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Pán poslanec, môžem vás ubezpečiť, že do budúceho rozpočtu budú zahrnuté viaceré plány zón, a toto bude jedna z nich, samozrejme.

Je ešte niekto do diskusie prihlásený?

Podľa toho čo vidím, tak nie.

Tak poprosím návrhovú komisiu o prednesenie návrhu uznesenia.

NÁVRHOVÁ KOMISIA: Ing. J. B i e l i k

Návrh uznesenia:

Miestne zastupiteľstvo

s ú h l a s í

so spracovaním územného plánu zóny pre územný celok ohraničený ulicami Šancova, Trnavské mýto, Kukučínova, Račianska, Jarošova v zmysle územného plánu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava v termíne začiatkom roku 2012; bez pripomienok.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Ďakujem.

Nech sa páči, pripravíme sa.

Prosím, hlasujeme.

(Hlasovanie č. 2)

Za: 15 poslancov

Proti: Nikto

Zdržal sa: Nikto.

Konštatujem, že návrh bol prijatý.

Druhým bodom dnešného programu je návrh pána poslanca Gašpierika, ktorý som si taktiež osvojil.

Pán poslanec, poprosím vás, nech sa páči, o prednesenie návrhu.

Poslanec Ing. L. G a š p i e r i k :

Ďakujem pekne.

Ja si teda dovoľím najprv prečítať návrh uznesenia, a potom malé vysvetlenie.

Miestne zastupiteľstvo Mestskej časti Bratislava -
Nové Mesto

ž i a d a

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava o zverenie do správy podchodu na Trnavskom mýte za účelom jeho revitalizácie.

Môj návrh vlastne vyplýva z toho, že týmto problémom sa zaoberám ako poslanec mestského zastupiteľstva, kde som aj viackrát vystúpil.

Dovoľím si klasifikovať podchod na Trnavskom mýte, že je dneska hanba, je tam špina, je tam neporiadok, je tam nebezpečno.

Podchod na Trnavskom mýte sa trochu upravil tým, že sa tu konali Majstrovstvá sveta v ľadovom hokeji a urobili sa tam nejaké nové bloky, takzvané grafity na tých stenách, kde trošku došlo k určitej kultivácii tohto územia. Ale trvalo si myslím, že tento bod o sebe nesie to, ako som ho označil.

Myslím, že všetci poznáme toto územie veľmi dôverne. A poznám aj územie na Hodžovom námestí.

Spomínam Hodžovo námestie preto, lebo vieme, ako tento podchod vyzeral. Myslím, že v obdobnom duchu sa niesol aj podchod na Hodžovom námestí.

Potom tam prišlo k určitému projektu, nazval by som to PPP, projektu spojenia toho súkromného sektoru s verejným, kde za určitých podmienok to bolo zverené určitému developerovi, ktorý to vlastne zhodnotil a výsledok dneska poznáme.

Je to krásny priestor. Takýto priestor by som si želal, pokiaľ by sme vedeli docieľiť aj na území našej mestskej časti.

Je tam samozrejme potrebná výmena eskalátorov, výmena svietidiel, výmena a celková rekonštrukcia tohto podchodu.

A myslím si, že pokiaľ by sme to vedeli dostať do správy, pokiaľ by bolo toto uznesenie a vedelo by toto miestne zastupiteľstvo podporiť aj pri ďalšom presadzovaní v rámci zastupiteľstva hlavného mesta alebo ďalších rokovaní s primátorom hlavného mesta, by sme mohli dosiahnuť nejaký želateľný výsledok v dohľadnej dobe, či už roku alebo dvoch.

Nadväzuje to, samozrejme, aj na projekt TEN-T. Preto som to vlastne predložil a predstavil v rámci dnešného rokovania, nakoľko na podchod na Trnavskom mýte by mal vyúsťovať potom jeden východ z hlavnej stanice, z novej stanice, z filiálky.

A preto si myslím, že si toto územie pýta takúto zásadnú rekonštrukciu.

Takže si vás dovoľím, páni poslanci, panie poslankyne, požiadať o podporu tohto uznesenia. Ďakujem veľmi pekne.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Ďakujem pekne.

Otváram diskusiu.

Nikto nie je prihlásený.

Ak dovoľíte, moja reakcia:

Pán poslanec, ako viete, nie som rád, keď na zastupiteľstve sa predkladajú návrhy, ktoré nejakým spôsobom neboli predtým prežuté v komisiách a v rade.

Ale vzhľadom na to, že je to vec, ktorá bezprostredne súvisí s projektom TEN-T a vzhľadom na to, že myslím, že v zásade všetci túto vec podporujeme a už raz sme požiadali primátora o to, aby nám tento pochod zveril a nestalo sa tak, ja sám túto vec podporujem.

A chcem vás vyzvať, aby sme túto vec odhlasovali a aby sme sa skutočne pustili do tejto veci, pretože obyvateľov nezaujíma, či to patrí mestu alebo mestskej časti. Vnímajú to tak, že je to v Novom Meste a chcú od nás, aby sme nejakým spôsobom urobili niečo pre to, aby ten pochod vyzeral slušnejšie, ľudskejšie, lepšie, čistejšie a bezpečnejšie.

Samozrejme, sú to určité postupné kroky, ale my máme predstavu, o aké kroky nám ide po prvé, či už ide o vyčistenie, toalety, kamerový systém, atď.,

Čiže, dámy a páni, ak chce niekto reagovať, nech sa páči.

Keďže nikto nie je prihlásený, poprosím návrhovú komisiu aby predniesla návrh uznesenia.

NÁVRHOVÁ KOMISIA: Ing. J. B i e l i k

Návrh uznesenia:

Miestne zastupiteľstvo Mestskej časti Bratislava -
Nové Mesto

ž i a d a

hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava o zverenie do
správy podchod na Trnavskom mýte za účelom jeho
revitalizácie; bez pripomienok.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Ďakujem pekne.

Pripravíme sa.

Hlasujeme.

(Hlasovanie č. 3)

Za: 16 poslancov

Proti: Nikto

Zdržal sa: Nikto.

Konštatujem, že návrh bol prijatý.

Prechádzame k bodu č. 4.

BOD 4:

Informácia o projekte TEN-T spojená s premietaním

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Takže, nech sa páči; poprosím zástupcov,
predstavitel'ov spoločnosti Dopravoprojekt, resp.
Dopravoprojektu a Železníc, aby prezentovali projekt.

I. mim. zas. MZ MČ B-NM 15.11.2011

A následne bude tu priestor na diskusiu na vaše otázky, pripomienky.

Ing. arch. Marián Š i p o š, Dopravoprojekt:

Ďakujem veľmi pekne.

Dobrý deň všetkým prítomným.

Vážení páni poslanci, panie poslankyne, pán starosta, vážení prítomní, vzhľadom k dnešnému vášmu programu odhlasovania vzťahu k pozemku pre účely stavby projektu TEN-T, čo je výsadnou kompetenciou mestského zastupiteľstva, sme boli požiadaní pánom starostom, aby sme k tomuto bodu spravili aj prezentáciu ohľadom celého projektu TEN-T čo radi teraz urobíme.

Predstavujem si to tak, že na krátko, na 10 - 15 minút poviem bližšie informácie o projekte TEN-T.

Ak by ste mali záujem o nejaké bližšie informácie technické, sú tu so mnou aj moji kolegovia:

Ing. arch. Horváth a

Ing. arch. Durdíková, ako za spracovateľov projektovej dokumentácie tohto projektu.

Projekt TEN-T - Trans European Network je projektom alebo súborom projektov Európskej únie, ktorým rieši dopravné prepojenia jednotlivých miest na území Európy, či už lodnou, vodnou, cestnou dopravou alebo aj železničnými koridormi.

Konkrétne tento projekt je prepojenie železničných koridorov.

Číslo 17 je to jedna z priorít Európskej únie, čiže tento projekt je financovaný z prostriedkov Európskeho spoločenstva a má spájať mestá od Paríža, cez Štrasburg, Linz, Viedeň až do Bratislavy.

Práve v tomto období prebiehajú veľké práce na stanici vo Viedni, ktorá je na tejto trase približne za 2 miliardy €.

Proces prijímania tohto projektu alebo prípravy tohto najväčšieho projektu Železníc a takisto najväčšieho projektu na území Bratislavy je dlhodobý. Nie je to záležitosť jedného roka.

V roku 2004 Slovenská republika sa rozhodla participovať na tomto projekte a ponúknuť svojim obyvateľom napojenie na tento významný koridor. Čiže v roku 2004 boli podpísané medzinárodné zmluvy s Rakúskou republikou a s inými štátmi na participovaní na tomto projekte.

V roku 2007 bola spracovaná dopravno-urbanistická štúdia, na podklade ktorej prebehlo aj povinné posudzovanie tejto stavby na životné prostredie, čiže proces EIA za účasti verejnosti a pripomienkovania tohto projektu z pohľadu vplyvu na životné prostredie.

Na základe toho bola v roku 2008 vypracovaná dokumentácia stavebného zámeru a tým pádom aj spravená štátna expertíza, keďže to je zákazka financovaná aj z verejných zdrojov a zo štátneho rozpočtu.

A následne musel sa zmeniť Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, ako Zmeny a doplnky č. 01, opäť za účasti a prerokovania s verejnosťou, kde sa zakomponovala do územného plánu táto stavba ako verejno-prospešná stavba.

V roku 2009 po vypracovaní dokumentácie pre územné rozhodnutie boli vydané územné rozhodnutia. Územné rozhodnutia ako nástroj územného plánovania, ktoré zakomponovali a umiestnili túto stavbu na území celej Bratislavy.

V roku 2010 bola spracovaná dokumentácia pre stavebné povolenie a zahájené majetkovoprávne vysporiadanie. Z tohto dôvodu sme predstúpili aj pred vás.

A v tomto roku 2011 prebiehajú žiadosti o vydanie stavebného povolenia tak, aby v roku 2011 sa mohlo s touto stavbou začať stavať.

A v roku 2015 ukončená prvá etapa výstavby toho projektu.

V stručnosti ako zasiahne tento projekt Bratislavu:

Prepojenie železničných koridorov č. 4 a 5 smeruje od Petržalky popod Dunaj cez Stanicu filiálku - predmestie a napojí sa na modernizovaný koridor, ktorý je teraz modernizovaný až po stanicu Beluša. A týmto sa napojí a dá možnosť vlakom minimálne 160 km rýchlosťou z Paríža ísť až do Bratislavy a prakticky do Žiliny. Samozrejme, na území Bratislavy tento vlak nepôjde 160 kilometrovou rýchlosťou.

Toto je stavba, prepojenie koridorov. (Ukážka.)

Súčasťou tohto projektu je aj zapojenie letiska, ktoré bude prepájať hlavnú stanicu a zabezpečí s letiskom, a takisto ústrednú nákladnú stanicu s letiskom, čo zabezpečí prepojenie dvoch letísk; Schwechat a letisko Milana Rastislava Štefánika na základe medzinárodnej zmluvy medzi Slovenskou republikou a Rakúskou republikou.

Z dôvodu finančných a prípravy žiadostí do Európskej komisie ministerstvo rozhodlo, že prvá časová etapa tohto projektu bude spočívať vo vybudovaní železničnej trate od predmestia po filiálku. A následne v druhom programovacom období do konečného štádia sa prepojí tento projekt až do Petržalky.

Súčasťou tohto projektu je aj výstavba električkovej trate s rozchodom 1435, dočasne 1000 mm na petržalskej strane.

V koordinácii s Hlavným mestom Slovenskej republiky Bratislavy ako aj s Vyšším územným celkom - Bratislavským samosprávnym krajom sa tento projekt využije nielen na železničnú dopravu regionálnu, ale aj na prímestskú a mestskú dopravu tak, aby tento projekt, keď tu bude vybudovaný, mohol svojim spôsobom nahradiť METRO, ktoré pravdepodobne hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislavy si zo svojho rozpočtu by ťažko dokázalo zrealizovať.

Projekt zohľadnil to tým spôsobom, že po trase tohto projektu sa vybuduje niekoľko zastávok, ktoré môžu využívať aj prímestské a mestské vlaky tak, ako je to vidieť vo Viedni a v iných veľkých mestách.

Na to sa bude napájať systém opatrení Vyššieho územného celku vybudovaním záchytných parkovísk, ako je tu znázornené, ale aj v hlavných mestách regiónov Malacky, Senec, Pezinok ako také dopravné terminály, kde sa budú snažiť ľudia za účelom znížiť individuálnu automobilovú dopravu v Bratislave presmerovať na vlakovú dopravu a takto bezkolízne prejsť cez Bratislavu a doviest' ľudí tam, kde potrebujú bez časových strát a hlavne bez ucpávania a zhoršovania dopravnej situácie v Bratislave.

Prvá časová etapa, ako som spomínal, bude viesť od predmestia po filiálku, a to z toho dôvodu, že najviac v tomto prvom období vie odbremenit' individuálnu automobilovú dopravu, znížiť jej počet, pretože zo smeru Trnava prichádza najväčší počet ľudí za prácou do Bratislavy.

A keď sa k tomu pripoja smery Dunajská Streda a Galanta, výrazne to napomôže k odľahčeniu miestnych cestných komunikácií.

Samozrejme, že nebude to tak, že po Kukučínovej ulici bude chodiť vlak, ale je to riešené tak, že od predmestia smerom na filiálku sa bude zahľbovať železničná trať tunelom.

Postupne sa bude budovať tunel, kde už približne na úrovni Slovenskej pošty bude tunel alebo vlak bude celý v betónovej vani pod zemou. A zástavka Slováky, čo je pri Riazanskej, iste čo viacej pamätajú, si tam pamätajú tú zástavku; tá už bude uzavretá v podzemí, A ďalej bude pokračovať v uzavretom tunele až po stanicu filiálka.

Je to naprojektované a pripravené tak, aby v budúcom programovacom období alebo v budúcom období mohol pokračovať tento projekt razením tunelov popod Dunaj.

Tento návrh zohľadňuje všetky požiadavky územného plánu ako preložky ciest Jarošova, že musí byť mimoúrovňová. Preto napríklad náš tunel musí ísť až pod križovatku Jarošova, ide nižšie, aby v budúcnosti mohla sa táto križovatka Jarošova a Račianska riešiť mimoúrovňovo. Nie mostom, ale podjazdom.

Čiže v konečnom štádiu železničná stanica Bratislava filiálka bude celá v podzemí. Na vrchu budú len výstupné vestibuly. Bude tam priestor na parkovacie miesta alebo využitie na zeleň.

Oproti dnešnému stavu, keď tam nie je celkom najhostinnejšie prostredie, ponúkne tento projektu zhodnotenie tohto územia tým, že na povrchu môže byť len zeleň. Parkovacie miesta budú ponúknuté; samozrejme projekt počíta s niektorými parkovacími miestami, ale zbytok toho územia Železnice Slovenskej republiky využívať nebudú, keďže budú v podzemí.

Preto je asi aj rozumný návrh spracovať územný plán zóny a zhodnotiť toto územie na ďalšie jeho využitie.

Štandardy tohto projektu sú na úrovni 21. storočia.

A čo sa týka ponúknutia tohto projektu mestskej časti Nové Mesto, je v tom, že okrem toho, že zmizne železničná trať z povrchu, vybudujú sa parkovacie miesta v lokalite

I. mim. zas. MZ MČ B-NM 15.11.2011

na Trnavskom mýte. Samozrejme, opravia sa komunikácie Šancova a zhodnotí sa celý ten priestor pred Istropolisom.

Ďalej vybudujú sa parkovacie miesta pozdĺž Kukučínovej ulice. A Kukučínova ulica bude kompletne celá zrekonštruovaná namiesto garáží, ktoré sú v súčasnosti na pozemku mestskej časti, ale aj vo väčšine prípadov na pozemku Železníc budú nahradené parkovacími miestami. A to isté bude aj v tej časti od Jarošovej po Riazanskú.

A v súčasnosti, kde je železničná trať je navrhnuté zatrávnenie, zazelenenie. Čiže tie plochy sú potom na ďalšie využitie na územnoplánovacom orgáne mestská časť, ako využijete tieto plochy.

Okrem toho pri prekládke inžinierskych sietí, ktoré sú nevyhnutné s touto stavbou, stavba zahŕňa aj rekonštrukciu Riazanskej ulice až po hasičov, kde budú vybudované ďalšie parkovacie miesta a upravená táto komunikácia tak, aby vyhovovala slovenským normám.

Vzhľadom k tomu, že pre stavebné povolenie je potrebné preukázať vzťah k pozemku, podali sme žiadosť na Mestskú časť Staré Mesto, keďže aj mestská časť vlastní tu niektoré pozemky ktoré potrebujeme. Približne asi 2 % z celého počtu pozemkov, ktoré sú potrebné pre tento projekt, prvú časovú etapu výstavby.

Viac ako 91 % pozemkov máme vysporiadaných pre túto stavbu. Mestské zastupiteľstvo magistrátu, teda Hlavného mesta Slovenskej republiky takisto malo svoje pozemky. Poslanci schválili tento vzťah k pozemku a umožnili nám tak podať žiadosť o stavebné povolenie.

Vzhľadom k tomu, že je to stavba vo verejnom záujme, táto stavba získala územné rozhodnutie na podklade územného plánu.

A v záujme verejného záujmu vás teda prosíme, aby ste podporili tento prenájom týchto pozemkov a v menšej miere aj odpredaj týchto pozemkov.

Na úvod tolko.

Ak by ste mali nejaké ďalšie otázky, tak sme vám k dispozícií.

Ďakujem.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Dámy a páni, ďakujem pekne za vysvetlenie projektu TEN-T.

BOD 5:

Návrh na schválenie materiálu k uzavretiu zmluvy o budúcej kúpnej zmluve na predaj častí pozemkov registra "C" KN parcely 11403/2 a parcely č. 11464/3 v k. ú. Nové Mesto pre Železnice Slovenskej republiky, Bratislava v skrátenej forme "ŽSR" ako prípad hodný osobitného zreteľa

BOD 6:

Návrh na schválenie prípadu osobitného zreteľa týkajúceho sa nájmu pozemkov registra "E" KN parcela č. 11428 a parcela č. 15115/4, pozemkov registra "C" KN parcela č. 12706, parcela č. 11464/13 a časti pozemkov registra "C"

KN parcely č. 11488, parcely č. 11400/8, parcely č. 13184/1, parcely č. 15115/6, parcely č. 15115/111, parcely č. 11462/10, parcely č. 11462/44, parcely č. 12709 a parcely č. 12780 v k. ú. Nové Mesto pre Železnice Slovenskej republiky, Bratislava v skrátenej forme "ŽSR"

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Ak dovoľíte, otvárať diskusiu nie k jednému, druhému bodu, ale ku všetkým bodom naraz, nech nemusíme potom samostatne diskutovať k nájmu a k predajom.

Ako prvý sa do diskusie prihlásil pán poslanec Dubček.

Nech sa páči, máte slovo.

Poslanec MUDr. P. D u b č e k :

Pán inžinier, ja samozrejme že projekt naše hlavné mesto už si dávno žiadalo riešenie dopravnej situácie. A mám niekoľko otázok:

Prečo sa vyberala zrovna táto lokalita?

Pretože my čo máme kontakt s občanmi tak je zrejmé, že tu bývajú obrovské zápchy, hej; aj na Šancovej, na Vajnorskej, na Račianskej. A prichádzajú sem nie obyvatelia len z Trnavy, ale veľký rozmach výstavby je po tých dedinkách smerom na Galantu a Šamorín. Takisto aj smerom na Záhorie.

To by bola prvá teda otázka.

Lebo väčšinou v Európe sa budujú takéto obrovské projekty mimo takejto husto obývanej časti obyvateľstva.

Keďže aj 4 roky sa bude budovať, tak ako vyriešite dopravnú situáciu, ktorá je aj teraz už krízová?

Takže ľudia, ktorí tu bývajú, od tej druhej až do sedemnásť hodiny radšej nechodia autami nikde.

To by bola prvá.

A aký dopad to bude mať na životné prostredie, lebo vieme, že tu je Povodie Dunaja a podzemné vody, ktorých rozsah je myslím až za Senec a tuná už v tej hĺbke 3 - 4 metre sú rozsiahle ložiská vody.

Takže to bude pomerne teda snád' aj náročný projekt, čo sa týka finančne.

A tretie, že aký je vlastne vzťah, lebo vieme, že Európska únia teraz prežíva (nielen Európska únia) obrovskú krízu a tieto obrovské investície ako sú zabezpečené; či nie sú v riziku?

A ešte štvrtá, že ste hovorili, že občania sa mali možnosť k tomu vyjadriť.

Ja zatiaľ som o tom nepočul.

Ďakujem.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Ďakujem pekne.

Nech sa páči, máte slovo.

Ing. arch. M. Š i p o š, Dopravoprojekt:

Ďakujem.

K tej otázke: Prečo je projekt smerovaný práve do tejto lokality?

Keďže v územnom pláne, v záväzných častiach Územného plánu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy sa píše, že Nosný systém by mal byť segregovaný, oddelený od všetkých iných častí, Železnica svojim spôsobom ponúka toto riešenie tým spôsobom, že je oddelená od všetkých týchto prostriedkov. Chodí mimourovňovo, nemusí dávať prednosť na križovatkách, a tie kapacity presunu obyvateľov alebo ľudí, ktorí cestujú za prácou do Bratislavy, priamo do centra Bratislavy v podzemí, je veľkou výhodou.

Druhá strana je, že aj územie, ktoré sa rozvíja smerom na východ alebo juhovýchod od Bratislavy je dobre prepojené železničnou sieťou od Podunajských Biskupíc, od Galanty, od Senca, ktoré týmto spôsobom pri koordinácii s Vyšším územným celkom a vybudovaním záchytných parkovísk dokáže ľudí pritiahnuť a využívať túto hromadnú dopravu a nie individuálnu dopravu, a tak zhoršovať ešte tú situáciu ktorá tu je; teda aspoň hlavne v tých ranných a večerných špičkách.

Čo sa týka preťaženia Trnavského mýta, ak som to dobre pochopil, tento projekt je plánovaný v koordinácii aj s hlavným mestom Slovenskej republiky a takisto aj s Dopravným podnikom mesta Bratislavy.

Trnavské mýto ako multimodálny uzol, kde sú všetky druhy hromadnej dopravy; električky, trolejbusy, autobusy, ponúkajú ideálnu možnosť na to, aby sa rozplynul tento

I. mim. zas. MZ MČ B-NM 15.11.2011

počet cestujúcich, ktorý prichádza za prácou. A kapacity Dopravného podniku sú dostatočné na to, aby dokázali zabezpečiť túto doplnkovú dopravu.

V konečnom štádiu ak bude tento projekt vybudovaný popod Dunaj, keď budú chodiť vlaky a zastavovať aj v centre mesta, tak sa naopak trošku povolí ten pohyb ľudí alebo ten cieľový bod na centrálnom trhovisku, a budú ľudia cestovať ďalej.

Druhá záležitosť; ste sa pýtali ohľadne vplyvu na životné prostredie.

Už v roku 2007 bolo vydané záverečné stanovisko Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, čiže prebehol riadny proces povinného posudzovania vplyvu tejto stavby na životné prostredie, takzvaný proces EIA. Samozrejme, za účasti verejnosti, kde sa zohľadňovali práve tie veci, ktoré ste spomínali - prúdenie podzemných vôd.

Je to veľmi zložité, ale na základe záväzných stanovísk dotknutých orgánov, obvodných úradov životného prostredia a ďalších orgánov, bola spracovaná dokumentácia pre územné rozhodnutie, ktorá následne im bola opäť daná na pripomienkovanie a jej súhlasné stanovisko zabezpečilo to, že táto stavba získala právoplatné územné rozhodnutie.

Tretia záležitosť, ste sa pýtali na financovanie; ako je to zabezpečené?

V Operačnom programe doprava, ktoré má Slovenská republika aj dostatok finančných prostriedkov na

zabezpečenie a financovanie tohto projektu, iste ste aj v minulosti zachytili, že súčasná vláda chcela prehodnotiť svoje priority a presunúť finančné prostriedky do vybudovania diaľničnej siete, čo nebolo celkom umožnené. A bolo potvrdené, že tieto prostriedky by mali ostať na železničných koridoroch, tak z toho dôvodu peniaze sú zabezpečené.

Žiadosť o tento nenávratný finančný príspevok sa podáva dňom nadobudnutia právoplatnosti stavebných povolení.

Úspešne prebehli rokovania so zástupcami Európskej komisie počas tohto leta. Je spracovaný na tento projekt aj Cost benefit analysis, ktorá je povinný podkladom pri podaní žiadosti o nenávratný finančný príspevok. A zatiaľ prebieha všetko úspešne na to, že tie peniaze budú na tento projekt v tomto programovacom období, čiže do roku 2015, vyčlenené.

Teda prisľúbené; vyčlenené sú, len schválené.

Posledná otázka; ste sa pýtali na prerokovanie týchto vecí s verejnosťou.

Proces EIA, proces zmeny územného plánu ako aj samotné územné konanie, aj teraz prebiehajúce vyvlastňovacie konania a stavebné konanie, je procesom, ktorý je verejný.

Vzhľadom na rozsah tejto stavby boli doručované tieto informácie formou verejnej vyhlášky. Samozrejme, nemohlo to byť doručované všetkým obyvateľom do schránok, ale snažili sme sa, aj Železnice Slovenskej republiky v čo

I. mim. zas. MZ MČ B-NM 15.11.2011

najväčšej miere informovať obyvateľov, či už prostredníctvom časopisov, médií.

Ale na druhej strane si uvedomujeme, že treba o tomto projekte viacej hovoriť.

Preto sme aj tu, aby sme priblížili ľuďom tejto mestskej časti, ktorých sa to bude v tejto prvej časti najviac týkať, tento projekt.

Neviem, či som zodpovedal všetko? Áno.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Ďakujem pekne.

Do diskusie je prihlásený pán poslanec Winkler.

Nech sa páči, máte slovo.

Poslanec Ing. S. W i n k l e r :

Ďakujem za slovo, pán starosta. Pán inžinier, ja sa chcem spýtať už na jednu takú konkrétnu vec:

Organizácia výstavby tej stavby, ako je to zabezpečené? Lebo to sú veci, ktoré sa nás budú 4 roky bezprostredne dotýkať, a dosť dramaticky teda.

Ing. arch. M. Š i p o š, Dopravoprojekt:

Proces organizácie výstavby stavby bude predmetom stavebného konania. To stavebné konanie začne dňom podania žiadosti o stavebné povolenie. Čiže v tom procese sa budete môcť k tomu vyjadrovať.

Iba to chcem podotknúť, že teraz sme ešte v štádiu získavania vzťahu k pozemkom.

Ale samozrejme, poviem, ja poprosím asi moju kolegyňu, aby vám viacej k tomu povedala.

V princípe zohľadňuje projekt výstavby náročnosť a zložitosť situácie, že tu je živé prostredie, kde sa pohybuje enormné množstvo ľudí po dôležitých tepnách, ako je Jarošova, Riazanská, Šancova.

Jednotlivé etapy sa budú budovať, keďže to bude hĺbený tunel. A v tom momente, keď sa to bude hĺbiť tunel do hĺbky približne do 20 metrov na ulici Jarošova, tak nemôže tam chodiť doprava, tak budú presmerované dopravy na Šancovu a na Riazanskú, a potom naopak. Čiže je zohľadňované.

Tento postup výstavby zohľadňuje túto situáciu. Budú tam umožnené, samozrejme, dopravné koridory pre peších. Toto sa týka vylúčenie automobilovej dopravy.

Takisto tieto záležitosti boli predmetom aj územného konania a vyjadrovania dotknutých orgánov ako mestská časť Nové Mesto, Policajný zbor a všetky dotknuté orgány, ktoré mali čo k tomu povedať.

Čo sa týka organizácie výstavby doprava bude vedená vnútroareálovými komunikáciami. Nechceme zatažovať nadmieru prilahlé komunikácie, ako Kukučínovu, a všetky ostatné.

Výjazdy na tie najnosnejšie dopravné tepny budú smerom na Račiansku, lebo kapacitne táto ulica je schopná zniesť túto záťaž, nie Kukučínova ulica, s tým, že

I. mim. zas. MZ MČ B-NM 15.11.2011

podrobný projekt organizácie výstavby bude spočívať na zhotoviteľovi, keďže projektant dáva len návrh projektu organizácie výstavby.

Železnice Slovenskej republiky začiatkom budúceho roku vyberú, dúfajme že úspešne, zhotoviteľa, ktorý je povinný tento projekt organizácie výstavby prerokovať s mestskou časťou Nové Mesto vzhľadom k tomu, že zhotoviteľ si musí požiadať od správcov mestských komunikácií, čo je mestská časť Nové Mesto, povolenie na užívanie týchto komunikácií.

Čiže to čo navrhuje projektant je návrh, ktorý bude prerokovaný v stavebnom povolení, ku ktorému sa budete vyjadrovať.

A samotný zhotoviteľ musí požiadať o rozhodnutie mestskú časť využívať tieto komunikácie.

Ale, ak dovolíte, ja by som poprosil kolegov; ak chcete doplniť.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Nech sa páči.

Ing. arch. Ľ. H o r v á t h, Dopravoprojekt:

Dobrý deň, vážení prítomní. Myslím, že kolega povedal podstatu.

My v projekte, samozrejme, vždycky predkladáme nejaký návrh. Je to nejaký z nášho pohľadu optimálny model toho, ako by projekt výstavby mohol vyzerat'.

V konečnom dôsledku, samozrejme, vybratý zhotoviteľ si určite dopracuje tento náš koncept do takých podrobností, ktoré samozrejme budú hovoriť aj o podrobných náhradných dopravných trasách pri prevoze materiálu.

Proste všetky detaily si musí dopracovať tento zhotoviteľ, pretože táto stavba je mimoriadne technicky náročná. V princípe na území Slovenska nič obdobné sa ešte nestavalo. Čiže náš odborný pohľad je istým modelom, ktorý samozrejme, bude musieť si ten dodávateľ prispôbiť podmienkam.

Všetko závisí, samozrejme, aj od toho, napríklad, kde sa mu podarí získať skládky materiálov.

Čiže my dnes v projekte máme nejaké predpoklady, preverovali sme možnosti s ktorými teda projekt počíta. K tomu sú teda navrhnuté nejaké dopravné trasy predbežne. Ale, samozrejme, keď nejaký zhotoviteľ bude vybratý a my sme navrhovali skládku v Pezinku, a on si nájde skládku, ja neviem, pri Slovnafte, alebo kde, tak musí tomu prispôbiť aj organizáciu dopravy a celý postup.

Takže berme to tak, že toto je návod, koncept, ktorý bude dopracovaný vlastne samotným zhotoviteľom.

Všetky tieto podmienky sú v podmienkach verejnej súťaže, ktorá sa teraz pripravuje. Čiže budúci zhotoviteľ stavby bude zaviazaný samozrejme tak ako kolega povedal, odsúhlasiť si svoj návrh plánu organizácie výstavby vrátane prepravných trás a dôsledkov, ktoré z toho vyplývajú.

To je snád' na vysvetlenie ešte.

Starosta Ing. R. K u s ý :

Ďakujem pekne.

Do diskusie je prihlásený pán poslanec Gašpíerik.

Nech sa páči, máte slovo.

Poslanec Ing. L. G a š p i e r i k :

Ďakujem pekne. Ja si dovoľím povedať, že samozrejme tento rozsah investície, je na slovenské pomery enormný. Takúto investíciu, myslím, že sme nemali na úrovni mestskej časti, ani na úrovni Bratislavy. Nevieť, či ma kolegovia opravia, 434 150 miliónov Eur, je to naozaj čiastka obrovská.

Myslím si, že tu bolo vynaložené množstvo úsilia či už zo strany súčasného vedenia Ministerstva dopravy, či pána Figela, resp. nášho samosprávneho kraja pána Pavla Freša, kde bolo niekoľko rokovaní, možno by som povedal lobingu presadzovania uplatnenia tejto investície v rámci Európskej únie. A samozrejme, aj uplatnenia tejto investície v hlavnom meste na úkor vlastne riešenia prípadne dopravných systémov dopravných stavieb v rámci Slovenska.

Je možno nájsť aj určité pozitívum, že na tomto území Trnavského mýta - filiálky, toto čiastočne zdevastované, spustošené územie môže byť čiastočne zhodnotené.

A ja predpokladám, a dúfam, že modernou stavbou, modernou hlavnou stanicou na úrovni 21. storočia, toto ako treba vnímať myslím si že pozitívne, čo by mohlo byť brané v rámci takého plusu tohto projektu.

Samozrejme, je tam veľa rizík. Veľa rizík v tom, že táto stavba, tak ako teraz povedali predrečníci, je určitým modelom.

A čo to prinesie do územia?

Do územia najmä čo sa týka záťaže počas výstavby a samozrejme aj záťaže ďalšej čo sa týka prísunu ľudí a najmä ďalšieho riešenia druhej etapy tohto projektu.

Ide o to, aby naozaj vlastne tento projekt neskončil touto filiálkou na nasledujúce obdobie, ale pokračoval plynule ďalej tak, ako sa očakáva. To znamená, tunel pod Dunajom, prepojenie na letisko, resp. následne 3. etapou; ako je to naprojektované.

Dúfam, že to takto bude a nebude konečne na mestskej časti. Je potrebné riešiť aj tie otázky, ktoré kolegovia spomínali predo mnou. To je najmä ten projekt organizácie výstavby, reorganizácie výstavby čo sa týka Kukučínovej, Račianskej, aby neznemožňoval život, plynulý prechod návštevníkov, obyvateľov z prilahlých regiónov pri ceste do práce, z práce.

A ide o to teda, aby sa najmä tento projekt organizácie výstavby posúdil čo sa len dá v maximálnej možnej miere ešte predtým, ako to bude vypísané, resp. pokiaľ by to bolo možné zapracovať do súťažných podmienok na výber zhotoviteľa; pokiaľ je to právne možné.

Samozrejme to treba preveriť, aby potom nebol prekvapený zhotoviteľ, že sú mu dodatočne kladené nejaké požiadavky. Ale aby tieto požiadavky mestskej časti, pokiaľ je to možné, boli zapracované do výberu zhotoviteľa.

Mám napríklad aj na mysli rôzne riešenia a systémy protihlukových bariér.

Vieme, že tam kde bude otvorený koridor, pobeží to vedľa školských zariadení. Či už sú to školské zariadenia samosprávneho kraja, alebo školské zariadenia mestskej časti, mám na mysli Nobelova; je to samozrejme aj okolo Figara a ďalšie objekty, kde treba posúdiť. A pokiaľ by toto bolo možné konštrukčne riešiť tak, aby sa na to myslelo.

A keď táto stavba bude odovzdaná do užívania, tieto nepriaznivé vplyvy boli maximálne odstránené, alebo teda minimálne zasahovali do života našich obyvateľov.

Samozrejme, tak ako to bolo spomínané, priamo dopravnej obslužnosti, aby teda bol riešený pohyb tých ľudí, ktorí tu budú cestovať, lebo samozrejme tento projekt nadväzuje na ďalšie aktivity, ktoré realizuje samosprávny kraj PNR. Vieme, že má to byť ďalší prísun obyvateľov v rámci regiónu. To znamená, že bude potrebné zabezpečiť tieto služby, plynulosť ľudí do práce alebo na tie miesta, na ktoré tu budú privážaní týmito vlakmi.

Ja si dovoľím povedať, ja som súčasne aj poslanec hlavného mesta. A viem, že sme tieto materiály prerokovali aj na ostatnom rokovaní, kde sme schvaľovali určité prenájmy v súvislosti s touto stavbou. Tieto prenájmy myslím že boli na úrovni 1 €/m²/rok v rámci osobitného zreteľa.

V rámci finančnej komisie našej mestskej časti miestneho zastupiteľstva boli navrhované nájmy na úrovni 5 €.

A ja si aj dovolím predložiť určitý návrh pozmeňovací v rámci teda ďalšieho bodu programu rokovania.

Pán starosta, otvorili ste obidva body dohromady? Aj 5. aj 6 pôvodný.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Áno.

Diskusia je spoločná.

Poslanec Ing. L. G a š p i e r i k :

Kde by som chcel navrhnúť zvýšenie výšky nájomného na úroveň 8,30 €.

Odôvodňujem to tým, že nakoľko som bol aj v minulom volebnom období poslanec mestsko-častného zastupiteľstva, viem, že sme prerokovávali alebo schvaľovali aj zmluvy medzi mestskou časťou a Železnicami Slovenskej republiky v lokalite železničnej stanice Nové Mesto.

Bolo to teda vo výške 250 Sk a následne dodatkom v roku 2009 sa to zmenilo, teda prekonvertovalo na €. Takže odtiaľ pochádza tá čiastka 8,30 €.

Považujem to za vzťah, ktorý je už dlhodobejšie vybudovaný medzi mestskou časťou a medzi Železnicami.

Toto navýšenie odôvodňujem z toho aspektu, že tak ako povedal pán, myslím že za investora, neviem, alebo za Železnice, bude tu ešte veľa záťaže územia čo sa týka zásobovania stavby. A naozaj môže prísť, alebo určite teda predpokladám bude prichádzať aj k znehodnocovaniu určitých

I. mim. zas. MZ MČ B-NM 15.11.2011

komunikácií. Zátáže, ktoré budú kladené na finančnú stránku nášho miestneho úradu.

A toto určité navýšenie, takú malú satisfakciu ja predpokladám z tých 430 miliónov sa jedná o navýšenie o 20 tisíc € za rok nie je nejaké veľmi podstatné, kde by sme mohli následne potom trochu saturovať tieto náklady, ktoré vzniknú tejto mestskej časti.

Takže z tohto dôvodu predkladám tento návrh tohto zvýšenia.

A súčasne na záver si teda dovoľím povedať, že v zmysle tohto budem hlasovať za obidva materiály, ktoré sú predložené dneska na zastupiteľstve.

Dovoľím si prečítať, aby to bolo podľa rokovacieho poriadku.

Predkladám teda návrh na schválenie prípadu osobitného zreteľa týkajúceho sa nájmu pozemkov registra "E" k. ú. parcela č. 11400/8 a v zmysle ďalej tak, ako vám bol dneska predložený s tým,

že sa zmení čiastka 5 €/m²/rok na čiastku 8,30 €/m²/rok, celkovo za cenu 41.441,90 €/rok.

Predkladám to návrhovej komisii.

Ďakujem.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Nech sa páči, máte slovo.

Ja vás chcem rovno poprosiť, kvôli záznamu, mohli by ste, prosím, povedať svoje meno a meno vašich kolegov?

Ing. arch. M. Š i p o š, Dopravoprojekt:

Pardon; tak toto mi ušlo.

Moje meno je Marián Šipoš, som zamestnanec spoločnosti Dopravoprojekt, ktorá je splnomocnená na zastupovanie Železníc Slovenskej republiky pre tento projekt.

Moji kolegovia sú projektanti, a to:

- Ing. arch. Beáta Durdíková a
 - Ing. arch. Ľudovít Horváth,
- tiež zamestnanci spoločnosti Dopravoprojekt.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Ďakujem.

Ing. arch. M. Š i p o š, Dopravoprojekt:

Ja som zaregistroval 3 takéto podotázky vo vašom vystúpení.

Pre informovanosť aj verejnosti, aj čo sa týka vás, ďalšieho procesu druhej časovej etapy výstavby. Tento projekt sa pripravuje už od roku 2000, 2004. Naprieč celému aj politickému spektru je vidieť, že tento projekt má budúcnosť a má aj váhu pri rozhodovaní.

Železnice Slovenskej republiky pred 10 rokmi, v roku 2001 by možno nikto nepovedal, že zmodernizujú z európskych peňazí viac ako 150 kilometrov železničných koridorov.

Takisto úspešne sa uchádzajú o peniaze na tento projekt.

A takisto nezastavilo ministerstvo ani Železnice Slovenskej republiky prípravu tohto projektu na tú druhú časovú etapu. Čiže plynulo prebieha majetková príprava aj získavanie stavebných povolení na ďalšiu časť tohto projektu popod Dunaj, a to z toho dôvodu, aby v druhom programovacom období od roku 2014 sa úspešne mohli uchádzať o pridelenie týchto finančných prostriedkov.

Čo sa týka zvýšenia toho nájomu, samozrejme, je to vaše rozhodnutie. Železnice Slovenskej republiky to budú plne akceptovať.

A tretia taká poznámka bola ohľadne hluku, zvuku pri otvorenom koridore, čiže v priestore súčasnej železničnej stanice Bratislava - predmestie.

Ako som spomenul na začiatku vlaky cez Bratislavu nebudú chodiť veľkou rýchlosťou. Navrhovaná rýchlosť je 80 kilometrov za hodinu. A to aj z toho dôvodu, že budú prechádzať zastavaným územím.

A v tom priestore, kde budú na povrchu, ako je železničná stanica predmestie, tak tam zastavia a pôjdu ďalej.

K dokumentácii sa samozrejme vyjadroval aj Regionálny úrad verejného zdravotníctva ako dotknutý orgán, ktorý dal svoje podmienky, ktoré boli zohľadnené v územnom rozhodnutí. A to je aj to, že sú navrhnuté protihlukové opatrenia, či už ukoľajnením koľajníc, zváranými koľajnicami tak, aby sa znížila na najnižšiu mieru, resp. pod normovú mieru zvýšenie hluku z tejto investície.

Ubezpečujem vás, že model, ktorý bol predložený bol prijateľnejší a priaznivejší ako je v súčasnosti zdroj hluku tvoriaci zo súčasnej trate na povrchu.

Prednosta Ing. Ľ. K o l l á r i k :

Pán starosta ma poprosil, aby som vyzval ďalšieho, kto je prihlásený.

Pán Feješ.

Poslanec Ing. B. F e j e š :

Ďakujem pekne. Ja mám takú dosť konkrétnu otázku:

Na poslednom stretnutí, ktoré bolo u pána starostu na miestnom úrade aj o znaleckom posudku, ktorý riešil otrasy a vibrácie, spojené s tou stavbou, ja sa chcem opýtať, kedy sa môžeme dostať k tomuto materiálu?

Ale tak, že naozaj k tomu materiálu, nie že budeme odkázaní na niekoho ďalšieho, aby sme ho mohli zverejniť kvôli informáciám pre obyvateľov, ktorých sa to bude dotýkať najviac; to znamená z toho okolia.

Ing. arch. M. Š i p o š, Dopravoprojekt:

Vzhľadom k tomu, že tento posudok bol predmetom územného konania, je verejne dostupný, a nie je žiadny problém vám ho zabezpečiť. A ak tak nejakou skrátenou cestou vám priniest' na miestny úrad, aby bol k nahliadnutiu.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Ďakujem pekne.

Pani poslankyňa Pfundtner, nech sa páči, máte slovo.

Poslankňa Mgr. E. P f u n d t n e r :

Ďakujem veľmi pekne. Vážený pán starosta, vážení prítomní, vidím, že diskusia naozaj odzrkadľuje náš eminentný záujem o tento problém, naozaj o snahu, o citlivý prístup k tejto výstavbe. A zároveň by sme boli veľmi radi, aby táto stavba prebehla v čo najkratšej dobe a bez väčších problémov.

Plne si uvedomujem, že takýto pilotný projekt je na Slovensku prvýkrát, že je to rozsiahla finančná investícia. A uvedomujeme si všetci poslanci, že naozaj to najviac zataží v tej prvej fáze práve našu mestskú časť.

Preto plne podporím aj môjho predrečníka pána poslanca Gašpierika, pokiaľ ide o navýšenie rozpočtu práve o túto nadmernú záťaž našej mestskej časti.

Ale musíme si uvedomiť aj jednu ďalšiu vec, že takéto finančne rozsiahle a stavebne náročné projekty sa robia za nejakým účelom, a s nejakým záujmom, s nejakým cieľom.

Vy ste, pán Šipoš, v úvode spomínali, že hlavným cieľom je odťažiť, resp. odbremenit' naše cesty. To znamená, aby tí motoristi boli nejakým spôsobom vedení k tomu, aby využívali či už tú prímestskú dopravu alebo vlastne začali používať tú novú stavbu.

A moja otázka smeruje práve tam, že ako tých motoristov, kde patrí aj ja a viem, že motoristi sú veľmi pohodlní ľudia, a neradi sa vzdávajú svojho auta, ako ich chcete prinútiť k tomu, aby používali tie záchytné parkoviská, aby začali vôbec využívať tento systém.

Vieme, že vynaložia sa teraz naozaj veľké finančné prostriedky. My tu možno dva alebo tri roky budeme musieť znášať určité dopravné obmedzenia, aj iné zataženie, aj na životné prostredie, takže úroveň kvality nášho života bude značne teraz znížená.

Ako chcete zabezpečiť, aby naozaj k tomu želanému výsledku došlo?

Či ste robili nejaké prieskumy, že koľko ľudí začne po dobudovaní tento systém používať?

Ďakujem zatiaľ veľmi pekne.

Ing. arch. M. Š i p o š, Dopravoprojekt:

Čo sa týka tých prínosov tohto projektu, ja som spomenul túto jednu možno snád' najbližšie nám známú skutočnosť, aby sa odbremenili komunikácie.

Ale samozrejme, tá analýza výhod, prínosov a benefitov z tohto projektu hovorí aj o tom, že tým že ľudia začnú používať iné dopravné prostriedky, hromadné dopravné prostriedky, zníži sa počet nehôd; samozrejme, každý ľudský život je vzácny, úrazové poistenia, nemocničné náklady, výjazdy policajtov, hasičov, toto všetko sa počíta do tej Cost benefit analysis, ktorá vyšla veľmi, veľmi dobré a aj preto Európske spoločenstvo podporuje tento projekt, lebo z tohto ekonomického hľadiska tento projekt globálne pre štát ušetrí peniaze.

Čo sa týka ako naviesť ľudí na používanie tejto dopravy hromadnej, myslím si, že sa to postupne už aj ukazuje.

Ja osobne bývam v Pezinku a každé ráno vlak je za 12 minút na Hlavnej stanici. Kdežto, keď som nútený ísť autom, tak cestujem z Pezinka do Bratislavy minimálne 45 minút.

Jednoducho ten čas, ktorý ľudia si uvedomia, že zabíjajú staním a posúvaním sa postupne v tých kolónach, ich dovedie k tomu, že je lepšie sadnúť na vlak, odviesť sa priamo ak bude v konečnom štádiu krížom cez Bratislavu tento projekt, ktorý bude robiť nosnú kostru nosného systému Bratislavy, tak nemusia používať individuálnu dopravu, a bude to pre nich jednoduchšie.

Tento projekt je skordinovaný aj s mestom Bratislava, aj s Vyšším územným celkom.

Práve teraz prebieha príprava a povoľovací proces záchytných terminálov, záchytných parkovísk v Malackách, v Senci a v Pezinku, a to je pod gesciou Vyššieho územného celku, ktorý tak ako keď cestujeme po svete, je to samozrejme o osвете ľudí, ale aj vytvoriť tieto podmienky, nech ľudia z Budmeríc, z Doľan, nechodia súbežne s autom do Bratislavy, ale bude im jednoduchšie odstaviť auto v Pezinku na stanici, kde opäť v spolupráci s BSK a s mestom bude integrovaný systém. Kvázi na jeden lístok človek bude môcť používať nástupy v Pezinku, v Senci, v Malackách na vlak. Vystúpi v Bratislave a bude používať mestskú dopravu.

Takýmto systémom; nie som dopravný inžinier, ale takýmto systémom viem, že koordinujú odborníci na týchto úrovniach, aby to ľuďom priblížili a ukázali, že je to pre nich výhodnejšie.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Ďakujem pekne.

Pán poslanec Dubček, nech sa páči, máte slovo.

Poslanec MUDr. P. D u b č e k :

Predsa mi to nedá sa opäť opýtať, lebo opakujem, vo svete sa takéto obrovské práce robia mimo teda centier mestských.

Prečo teda táto lokalita?

A takisto sa chcem opýtať, že viete, následky povedzme veľkého rozsahu takýchto prác sa ukážu až následne. Lebo cieľ je stanovený, verejnoprospešný.

A preto sa chcem opýtať znovu na tie vody, lebo kolobeh vody je veľmi dôležitý; však to vidíme aj v celom svete.

A keďže sa robia takéto hĺbkové práce paralelne teraz s horstvom Karpát, ako že je to domyslené?

A ako budú potom presakovať potom tie vody z Karpát smerom nižšie?

Ďakujem.

Ing. arch. M. Š i p o š, Dopravoprojekt:

Čo sa týka tej prvej časti, si dovoľím odpovedať, prečo práve tento koridor?

Prirodzený koridor medzi prepojením Petržalky a smerom na Žilinu práve vedie týmto koridorom. To je jedna otázka.

Boli v úvahe aj iné koridory, ale ako vieme, konkurencia železníc voči leteckej doprave je práve v tom, že železnica, ak je segregovaná, ak je v podzemí, vie dopraviť ľudí priamo do cieľa.

Kdežto doprava ak by bola vysunutá mimo, ako sú napríklad letiská, ak by bola železničná doprava vysunutá mimo, tak neprinesie ten efekt, o ktorý sa snažíme. Napríklad medzi Milánom a Rímom pri vybudovaní takýchto železničných koridorov výrazne klesla letecká doprava, a to z toho dôvodu, že ísť na letisko metrom hodinu, byť hodinu predtým na letisku, potom letieť, síce krátko, ale opäť dopravovať sa zase po povrchu hromadnými prostriedkami alebo metrom, zase naspäť do cieľa určenia, je to strata času. Je to vynaložené veľa peňazí aj na životné prostredie.

Takže preto je cieľom ak sa bezkolízne dopravlia tieto osoby na miesto určenia. Je to efektívnejšie, ako keby koridor železničný išiel cez Karpaty tunelom, lebo by viezol nikoho nikám. Viac-menej by Bratislavu obchádzal.

Nehovoriac o tom, že tento projekt, tento tunel, keď už bude vybudovaný Železnicami Slovenskej republiky, je naprojektovaný tak, aby medzinárodné vlaky, rýchlik tam môže ísť raz za hodinu; však nebude tam chodiť každých 5 minút. Ale práve naopak, je naprojektovaný tak, aby vozidlá prímestskej a mestskej dopravy z petržalskej strany do Bratislavy mohli využívať tento tunel každých 5 minút.

Čiže prinesie to tú náhradu za plánované metro. Nie je to metro, ale je to železničný koridor, ktorý bude využívaný aj pre účely regiónu a mesta.

A tú druhú časť otázky s prúdením vôd, poprosím pani inžinierku.

Ing. arch. Beáta D u r d í k o v á, Dopravoprojekt:

Dobrý deň prajem. Ja by som ešte doplnila kolegu v tej prvej časti, že ten železničný koridor historicky na tomto území je od toho predmestia po stanicu filiálka, pokračoval okolo Konskej železnice ďalej smerom do Petržalky.

A je to najkratšia spojnica predmestia s filiálkou centrom mesta, čiže aj pre Železnice by bolo veľmi neracionálne, keby ten svoj pozemok na stavbu takéhoto účelu nevyužili.

To je len taká moja súkromná poznámka.

Ale poprosím vás, že by ste nám ukázali ten podružný rez, ktorý bol súčasťou prezentácie.

(Ukážka.)

Čo sa týka prúdenia podzemných vôd, áno, je to závažný problém v tomto území, hlavne v území od, by som povedala od Riazanskej ulice až po Šancovu ulicu.

Za týmto účelom sme si dali vypracovať štúdiu prúdenia podzemných vôd, ktorá nám stanovila smer a rýchlosť prúdenia týchto podzemných vôd, ktoré idú od spod Karpát. A v podstate kolmo na trasu tunela, tak ako je situatívne postavený, tieto vody prúdia.

Čiže je samozrejme, keby sme sa touto otázkou nezaoberali, že by sme sa dostali do stavu, že by nám tie

I. mim. zas. MZ MČ B-NM 15.11.2011

vody narazili na tie naše podzemné konštrukcie, začali by sa dvíhať, čím by ohrozili všetky jestvujúce domy, konštrukcie, inžinierske siete, cesty, ktoré sa nachádzajú od toho tunela smerom ku Karpatom.

A zase na druhej strane by došlo k poklesu tých podzemných vôd a mohli by tam vzniknúť tiež nejaké statické problémy na konštrukciách.

Takže práve preto bola vypracovaná tá štúdia prúdenia podzemných vôd a riešenie tohto problému, alebo teda návrhu riešenia ako sa s týmto vysporiadať.

Tento pozdĺžny profil je celkom tak malý, že neukazuje tie miesta, kde je. Neukazuje tú hladinu, teda tú čiaru hladiny podzemnej vody s ktorou musíme pri týchto konštrukciách pracovať.

Ale základný princíp, ktorý potom aj pri študovaní dokumentácie, ktorá sa vám dostane na vyjadrenie, alebo na pozretie uvidíte, je ten, že v rámci podzemných konštrukcií sú postavené časti, ktoré majú znížené stropy pod hladinu spodnej vody tak, aby tie podzemné vody mohli prúdiť ponad ten tunel.

Až keď je zabezpečené toto prúdenie v tých znížených častiach, potom sa dostavia alebo dobudujú ostatné úseky toho tunela, ktoré už tú zábranu tvoria.

Ten rozsah tých znížení na to prepustenie tých prúdiacich vôd je presne stanovený a vypočítaný. A v našich technických návrhoch je, ešte by som povedala, urobený so 100 %-nou rezervou.

Vôbec tá hladina podzemnej vody so svojimi tlakmi a so svojou výškou v tomto území nám narobila dost komplikácií a problémov.

A dopracovali sme sa tak k náročným technickým, statickým konštrukciám tohto tunelového riešenia.

Takže pokiaľ sa budete s tým projektom oboznamovať, takže môžete si to aj z tohto pohľadu uvedomiť.

Neviem, či vám je to dostatočným vysvetlením, pán poslanec, ale nemáme tu také výkresy, na ktorých by som vám to mohla predviesť.

(Poznámka v pléne k zhromažďovaniu vôd.)

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Pán poslanec, poprosím vás, prihláste sa.

Ing. arch. B. D u r d í k o v á, Dopravoprojekt:

Prepáčte, budem odpovedať.

Nebudú sa zhromažďovať, pretože ich prúdenie je zabezpečené práve takýmito otvormi v konštrukciách. Ďakujem.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Ďakujem pekne.

Je prihlásený ešte pán poslanec Mikulec.

Ešte predtým jednu otázku; viem, že to už bolo viackrát spomenuté, ale pre sumarizáciu:

V ktorej časti bude projekt pod zemou?

A v ktorej časti bude projekt na povrchu?

Ing. arch. M. Š i p o š, Dopravoprojekt:

Okrajové podmienky: Železničná stanica Bratislava - predmestie je na povrchu.

Bratislava - filiálka bude v podzemí.

Bratislava Slovany, zástavka Bratislava - Slovany, čiže pri Figare, tam kde niekedy bola na Riazanskej ulici, je v podzemí.

Medzi predmestím a Slovanmi, Riazanskou ulicou sa musí zahĺbit tento tunel, aby ten vlak mohol ísť do podzemia.

V projekte pre územné rozhodnutie to bola otvorená vaňa železobetónová od predmestia až po Jarošovu ulicu.

Vzhľadom k tomu, že mestská časť Nové Mesto ako dotknutý orgán vydalo svoje stanovisko k územnému rozhodnutiu, dostali sme podmienku v územnom rozhodnutí, túto železobetónovú vaňu prekryť. Čiže je prekrytá prakticky od filiálky keď to zoberieme cez Jarošovu, Riazanskú a ešte za Riazanskou je ulica Varšavská. Potiaľto je úplne prekrytá táto vaňa, čiže to je podzemný tunel.

A už tam ďalej aj z toho dôvodu, že ten vlak musí vystúpať hore, tak tam už je otvorená železobetónová vaňa.

Samozrejme, tie komunikácie, ktoré tam prechádzajú, tie sú tam riešené. Ale tam je myslím pri McDonald's tam

I. mim. zas. MZ MČ B-NM 15.11.2011

je Jánoškova. Tak tá ulica je prekrytá, a už potom to ide hore.

Vychádzali sme aj z platného územného plánu a jeho záväzných časti a funkčného využitia tohto územia. Tam, kde bolo funkčné využitie, ktoré dovoľovalo bytovú výstavbu, rodinné domy, atď., tak naozaj tá požiadavka mestskej časti prekryť tento tunel, Železnice ju akceptovali.

Samozrejme, museli sme akceptovať, lebo to bola podmienka územného rozhodnutia.

Čiže takto bude predkladaný projekt pre stavebné povolenie.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Rozumiem.

Ešte jedna otázka, ktorá s tým súvisí:

Ak dobre rozumiem, tak počas celého projektu bude tá vaňa zapustená do zeme. Dobre hovorím?

Ing. arch. M. Š i p o š, Dopravoprojekt:

Nerozumiem tomu.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Dobre. Keď vystúpi na povrch, tak stále bude ten vlak v tej vani?

Ing. arch. M. Š i p o š, Dopravoprojekt:

Samozrejme, keď bude vystupovať hore, tak nebudú steny počas celej dĺžky až na predmestie.

Tá vaňa, samozrejme, tie steny vane prirodzene budú sa znižovať.

Máme podmienku, možno, samozrejme; asi cítim kam to smeruje, lebo už na viacerých diskusiách, na spoločných stretnutiach, aj na komisií ktorú sme mali s vašimi kolegami z komisií, boli otázky na šírenie hluku.

Sú upravené a sú pripravené opatrenia na ukoľajnenie koľajníc, zváranie koľajníc tak, aby ten hluk bol eliminovaný. Jedna záležitosť.

Druhá vec je v územnom rozhodnutí a v stavebnom povolení automaticky podmienka Regionálneho úradu verejného zdravotníctva, že aj keď sme preukázali modelom, že hluk bude výrazne nižší ako je teraz, keď je doprava železničná vedená po povrchu, po ukončení výstavby musí byť urobené meranie, ktoré preukáže, či tento zdroj hluku, alebo či tento hluk spĺňa podmienky zákona a vyhlášky, ktorá určuje limity.

A následne, ak by boli prekročené, urobiť dodatočne sekundárne opatrenia.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Ďakujem pekne.

Nech sa páči, pán poslanec Mikulec; máte slovo.

Poslanec Mgr. R. M i k u l e c :

Ďakujem za slovo, pán starosta. Ja by som sa pána Šipoša opýtal konkrétne na stanicu predmestie, lebo ja

I. mim. zas. MZ MČ B-NM 15.11.2011

pochádzam odtiaľ. Ja si dosť dobre neviem predstaviť, keď budú tie vlaky prichádzať do tej stanice, kde budú brzdiť.

A ten objem tých vlakov sa tam zvýši, predpokladám, enormne, takže keď tam nebudú tie protihlukové steny, jak tam tí obyvatelia budú žiť? Veď to bude katastrofa!

Veď teraz už je to neúnosné.

A tá škola, tá Odborárska, tá je asi tak na 20 metrov od tých koľají, tak ja neviem si predstaviť, lebo ja som chodil do tej školy. A niekedy, keď tadiaľ prechádzal vlak 40 tak sme museli prerušiť vyučovanie; jak to tam bude fungovať teraz?

Ing. arch. M. Š i p o š, Dopravoprojekt:

Vzhľadom k tomu, že sa modernizujú koridory; bývam v Pezinku, aj blízko železničnej stanice sa dosť zdržujem. Skúsenosť, ako vlak prechádza po zmodernizovanej trati a jeho hluk je neporovnateľný ako bol hluk, ktorý možno že za vašich čias, alebo ešte pred modernizáciou tvorili tieto vlakové súpravy, ktoré prechádzali po stykovaných koľajniciach a nie zvaraných, atď.

Čo sa týka vybudovania ihneď protihlukových stien, ja by som si dovoľil byť opatrný takisto ako je to pri skúsenostiach na iných častiach tohto koridoru. Niekedy sa automaticky dávali protihlukové steny a v domnení toho, že nám to zadrží hluk. Samozrejme, zadrží to hluk.

A teraz, keď sa vybuvovali tie protihlukové steny okolo R1, lebo aj tam sme mali účasť na projekcii, alebo aj na koridoroch okolo Trenčína, sami starostovia a obyvatelia žiadajú tie protihlukové steny odstraňovať, lebo im to spravilo bariéru vizuálnu. To, čo že videli

prírodu, teraz sa im to zastavilo, a za ich domami sa spravila bariéra takáto vizuálna.

Preto to riešenie, ktoré navrhol aj Regionálny úrad verejného zdravotníctva spraviť merania, a ak budú prekročené tie hranice ako podmienku, dobudovať tieto opatrenia.

Protihluková stena je záležitosť, ktorá sa dá dobudovať; samozrejme po ukončení toho projektu, ak to preukážu tieto merania.

Každý takýto projekt a výberové konanie má zahrnuté v položke rezervu vo výške 10 % nákladov. Keď hovoríme o približne 450 miliónov € na túto stavbu, takže je tam 10 % tvorená ako rezerva práve na takéto opatrenia, ktoré sa môžu vyskytnúť počas výstavby.

Je to takto navrhované.

Poslanec Mgr. R. M i c h a l e c :

Ja by som len k tomu chcel ešte povedať, že my tam takýto problém nemáme, že tam prírodu nevidíme, lebo my tam vidíme akurát Palmu. Čiže my by sme tam aj uvítali, keby tam tá stena bola, aby sme to už konečne nevideli.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Ďakujem pekne.

Nech sa páči, slovo má pán architekt Novitzký.

Poslanec Ing. arch. O. N o v i t z k ý :

Ďakujem pekne.

Mňa by ešte zaujímalo, pán inžinier, že či vôbec, a ak áno, ako bude zo stavebno-technického hľadiska samotného telesa železnice, zabezpečená možnosť nejakej funkčnej náplne na povrchu?

Čiže nad koridorom, resp. v jeho tesnom susedstve?

Ing. arch. M. Š i p o š, Dopravoprojekt:

Ak tomu rozumiem, v tej oblasti kde bude železnica v podzemí, aké je možné funkčné využitie územia na povrchu?

Poslanec Ing. arch. O. N o v i t z k ý :

Ako to bude zo stavebno-technického a či vôbec z hľadiska zabezpečené v rámci samotného telesa tej železnice; či sa bude dať nejakým spôsobom nadviazať alebo vychádzať z toho, alebo akým spôsobom?

Ing. arch. M. Š i p o š, Dopravoprojekt:

Ahá, rozumiem. Či sa dá využiť to zakladanie, ktoré bude na dobudovanie nejakých budov v budúcnosti.

Ale myslím, to poprosím kolegov.

Ing. arch. B. D u r d í k o v á, Dopravoprojekt:

V rámci situácií tejto stavby, aj tých, ktoré odprezentoval tuto môj kolega pán Ing. Šipoš, ste si všimli, že väčšina územia, ktoré zaberajú konštrukcie tej tunelovej rúry a tej otvorenej železobetónovej vane sa nachádzajú na pozemku Železnice. A ich využitie tam, kde je tunel uzavretý, je navrhnutý ako zeleň. Len okrajovo do toho územia zasahujú tie parkovacie stania, o ktorých sme hovorili, že sa nachádzajú pozdĺž Kukučínovej ulice.

Celková šírka konštrukcie tohto tunela je cez 10 metrov.

Sú to tie dve jazdné dráhy vedľa seba plus stavebné konštrukcie.

Stropná konštrukcia tohto tunela umožňuje pojazd nákladnými vozidlami, ale s tým, že pokiaľ by sa pripravovala nejaká výstavba do budúcnosti, predpokladáme, že tá vzdialenosť 10 metrov bude ďalšími konštrukciami obkročená. To je v tom úseku, kde sa nachádza tunel a sú len dve jazdné dráhy vedľa seba plus stavebné konštrukcie na zabezpečenie uzavretia toho tunela, a na zabezpečenie stability stavebnej jamy.

Čo sa týka železničnej stanice filiálka, tam sa nám vlastne pred stanicou alebo teda pred nástupiskami tie koľaje rozširujú, a dostávame sa do šírky stavebnej jamy až 51 metrov.

Takže tu, samozrejme, pokiaľ by malo dôjsť k nejakému ďalšiemu, čo teda aj predpokladáme že k ďalšiemu využitiu územia dôjde, tak sme sa zaoberali návrhom tých statických konštrukcií tak, aby sa do toho územia nad stanicu priamo, dala postaviť viacpodlažná zástavba. V našich technických parametroch hovoríme o 4 až 6 podlažnej zástavbe, hej.

S tým, že samozrejme je potrebné splniť nejaké statické požiadavky, z tých horných konštrukcií previazanie nadol; ale to asi by sme tu nemuseli celkom preberať.

Čiže tam, kde sa nedá povedať, že by tá konštrukcia tej nadstavby mohla byť samostatnou konštrukciou, tam sme

I. mim. zas. MZ MČ B-NM 15.11.2011

si pripravili v rámci našich statických konštrukcií nejaké ďalšie možnosti nadstavby.

Svojho času sme aj mali rokovania s architektmi, ktorí dostali zadanie riešiť toto územie.

Tieto zmluvy neboli naplnené, takže tieto úsilia z ich strany o spoluprácu sa ukončili.

Ale to územie určite nezostane nezastavané, čiže s touto eventualitou treba rátať aj do budúcnosti, aj keď nevieme ktorým smerom sa to vyberie. Stačí? Nech sa páči.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Ďakujem pekne.

Pán prednosta, máte slovo.

Prednosta Ing. Ľ. K o l l á r i k :

Chcel som poprosiť v zastúpení toho, čo tu je asi najchúlostivejší bod.

Všetci určite budeme súhlasiť, aby táto stavba tu bola a aby už bola za nami. Ale najhroznejší bod bude počas celej tej výstavby a celej tej prevádzky.

Je tu v zastúpení projektant, ktorý dáva v podstate určitý spôsob aj do svojich návrhov, predstavu, ako by aj realizácia mala fungovať.

Ale stále tu počujeme o tom, že realizácia sa bude diať nie na základe toho čo zložil projektant, ale čo bude vysúťažené.

Takže jednoducho poprosím, aby ste si boli vedomí alebo povedali, a skúsím to povedať nahlas za nás, za všetkých, že vtedy keď pôjde vyjadrenie mestskej časti k stavebnému konaniu, tak k časti projektu POV nebude záväzné, bude to vyjadrenie mestskej časti. S tým, že bude mestská časť trvať, že sa chceme vyjadriť k projektu dodávateľa, ako tú stavbu vyjadroval.

Lebo jednoducho následne môže nastať situácia, že jednoducho on tu pošle alebo predloží, alebo bude vysúťažený s nižšou cenou kvôli tomu, lebo vymyslí niečo, čo tu ľudí v území "zabije". Slovo zabije, hovorím ako v úvodzovkách.

A jednoducho táto vec je nie jednoduchá, nie je komplikovaná, ale dovoľm si to povedať, že to nejakým spôsobom alebo zložíme do následného vyjadrujúceho sa listu do dokumentácie, a budeme žiadať, aby sme mali možnosť sa vyjadriť k projektu organizácie výstavby toho kto to bude na záver realizovať. A nielen tým spôsobom, že mu to odsúhlasíme.

Lebo môže nastať, že mestská časť mu neodsúhlasí trasy, pohyb a narábanie s dokumentáciou, alebo s tou depóniou alebo so všetkým možným čo tam je, a donesie to ďalší problém vo forme buď navýšenia nákladov, alebo nejakým iným.

V podstate všetkých tu trápi najviac nie ten problém čo bude počas ale ako sa to bude realizovať, ako ten výstup dopadne.

Vy ste nám už predniesli niekoľko trás narábania v území. Skutočne nie je problém v tej časti o ktorej

I. mim. zas. MZ MČ B-NM 15.11.2011

hovoríme, tu v tomto strede. Prídu problémy v tých užších častiach. Nástup vozidiel, to nie je o troch autách denne, to je o tisíckach áut, ktoré budú prichádzať a odchádzať so zeminou, ktorú budú prinášať, a následne dovážať a donášať do tohto územia.

Čiže chcel som poprosiť, aby ten záver od vás nebol definitívny a ste ho aj preniesli na investora, že bude mestská časť žiadať, pretože jej sa to asi najviac dotkne, vyjadrenie sa k dodávateľovi a jeho projektu POV.

Ing. arch. M. Š i p o š, Dopravoprojekt:

Môžem?

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Nech sa páči.

Ing. arch. M. Š i p o š, Dopravoprojekt:

Samozrejme, podmienky stavebného povolenia a stavebné povolenie právoplatné je záväzné pre stavebníka.

Železnice Slovenskej republiky nevypisujú súťaže s alternatívnym riešením. Čiže podklad je stavebné povolenie, a tak podľa stavebného povolenia musí byť projekt zrealizovaný.

Ak by ponúkli nejaké iné riešenie, tak potom by mohli pristúpiť k tomu čo ste vy spomínali. Ale myslím, že vaša úvaha je správna. Tak ju využívajú aj iné samosprávy, dokonca aj Magistrát mesta Bratislavy, keď pred zahájením prác bude odsúhlasovať dopravná komisia túto situáciu v Bratislave. Lebo teraz je jedna situácia, za rok môže byť trochu iná.

A preto si toto právo vyhradili pred začiatkom realizácie prác, a vsunuli si to ako podmienku do stavebného povolenia. A Železnice Slovenskej republiky ako stavebník, samozrejme, túto povinnosť presunie na zhotoviteľa. Je to podmienka, ktorá sa musí splniť.

Myslím si, že tak je to správne.

Prednosta Ing. Ľ. K o l l á r i k :

Ďakujem.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Nech sa páči, ešte niekto?

Nikto nie je prihlásený.

Takže dovoľíte, aby som vám povedal pár slov, aké je stanovisko mestskej časti.

Ide o veľkú investíciu, ktorá znamená niekoľko miliárd Eur pre Slovenskú republiku a tým pádom stovky a možno tisíce pracovných miest, čo v dnešnej ekonomickej situácii nie je bezvýznamné.

Zároveň je na nás, ako Novomešťanoch, aby sme zniesli prach, hluk, vibrácie počas celej výstavby, ktorá nebude trvať ani rok, ani rok a pol, ani dva.

Ako tak hľadím na vás tak vidím, že väčšina z vás nejakým spôsobom je ovplyvnená touto výstavbou, lebo býva v blízkosti trate; rovnako tak ako aj ja.

Veľa sa diskutuje. Je správne, že o tom zastupiteľstvo diskutuje, hovorí, rokuje. Stretávame sa nie prvý raz, aj s Dopravoprojektom.

Je to naša povinnosť, pretože tu žijeme a ľudia to od nás očakávajú.

Priznám sa, pán poslanec Dubček tu spomenul verejnú diskusiu. Odpoveďou bolo, že všetko išlo verejnou vyhláškou.

Som si istý, že keby toto zastupiteľstvo bolo zvolené pred 5 rokmi, tak tú verejnú diskusiu skutočne zrealizujeme, pretože v prípade takéhoto obrovského projektu sa nám zdá, a by sa nám zdalo, že verejná vyhláška je trocha málo.

Dnes je však už platné územné rozhodnutie, ktoré pripravilo ešte bývalé vedenie mestských častí, pretože tých územných rozhodnutí je viacej.

Takisto je v Ružinove, Starom Meste, atď., atď.

A stav je taký, že sme pred vyhlásením stavebného konania, ktoré vyhlási špecializovaný stavebný úrad pre Železnice.

Preto našou snahou, snahou Nového mesta, snahou starostu a poslancov, snahou aj nášho stavebného úradu, ktorý bude nejaké veci pripravovať a pomáhať nám pri príprave podkladov a podmienok pre špecializovaný stavebný úrad je niekoľko vecí:

V prvom rade zabezpečiť lepšiu informovanosť našich obyvateľov o tomto projekte. Je dôležité, aby vedeli do čoho ide, aký to má význam.

Ďalej je našou snahou zabezpečiť zvýšenému hluku, čo nebude jednoduché, pretože v súčasnosti v zásade žiadne vlaky nejazdia. Preto porovnávať, ako to bolo v minulosti, nemá v zásade zmysel.

Musíme tiež riešiť to, čo v budúcnosti sa bude nachádzať na samotnej trati.

Vieme, že Železnice celkom logicky, i keď dnes projektujú v zásade zelené parkovacie miesta, budú mať záujem tieto plochy predať. Preto, tak ako povedal pán architekt, musíme tieto veci ovplyvniť, či už územným plánom zóny, ale aj konkrétnejšie. A to tak, že budeme iniciovať podpis zmluvy o budúcej nájomnej zmluve za symbolické € so Železnicami Slovenskej republiky na aspoň dva pozemky s cieľom zachovať tam zeleň.

Zároveň, nakoľko sú projektované parkovacie miesta, je našou úlohou dohodnúť sa, že tieto parkovacie miesta budú verejné. Pretože my vieme, že v území sa nám stratilo priveľa garáží, a tým pádom máme priveľa, alebo budeme mať priveľa áut v území, ktoré v zásade nemajú kde parkovať.

A na záver to čo nás bude všetkých trápiť najviac, pretože cieľ je pekný a dobrý, ale cesta k nemu trnistá, urobiť maximum pre to, a maximálne sa poistiť, aby zhotoviteľ musel v maximálnej možnej miere rešpektovať to, že je v husto obývanom obytnom území. A to aj tak, ako

povedal pán prednosta, rovnako tak ako organizáciou výstavby, atď., atď.

Dámy a páni,
ak dovoľíte, teraz prejdeme k samotnému hlasovaniu.

Ja som si osvojil názor pána poslanca Gašpierika a pán prednosta teda hneď aj upravil tú výšku, ktorá sa bude platiť za nájom. Považujem tento návrh za normálny a nie zatažujúci investora, a tiež odôvodniteľný.

Takže poprosím návrhovú komisiu, aby predniesla návrh uznesenia.

NÁVRHOVÁ KOMISIA: Ing. B. F e j e š

Návrh uznesenia:

Miestne zastupiteľstvo

s c h v a ľ u j e

uzavretie zmluvy o budúcej kúpnej zmluve na predaj časti pozemku registra "C" KN parcely č. 10403/2 k. ú. Nové Mesto o výmere 112 m² za účelom vybudovania podchodu pre peších cez Šancovu ul. a na predaj časti pozemku registra "C" KN parcely č. 11464/3 v k. ú. Nové Mesto o výmere 70 m² za účelom vybudovania a umiestnenia spínacej stanice VN filiálka pre projekt "Štúdie prepojenia železničného koridoru TEN-T s letiskom a železničnou sieťou v Bratislave" a stavbu "ŽSR Bratislava predmestie - Bratislava filiálka - Bratislava Petržalka (prepojenie koridorov), I. časová etapa" ako prípad hodný osobitného zreteľa podľa ustanovenia § 9a ods. 8 písm. e) zákona č. 138/1991 Zb. o majetku obcí v znení neskorších predpisov za kúpnu cenu 108,75 €/m²,

celkovo za 19.792,50 €

I. mim. zas. MZ MČ B-NM 15.11.2011

s podmienkou, že zmluva o budúcej kúpnej zmluve bude budúcim kupujúcim podpísaná do 60 dní od schválenia uznesenia v miestnom zastupiteľstve.

V prípade, že zmluva o budúcej kúpnej zmluve nebude budúcim kupujúcim v uvedenom termíne podpísaná, toto uznesenie stratí platnosť; bez pripomienok.

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Ďakujem pekne.

Pripravíme sa.

Hlasujeme.

(Hlasovanie č. 4)

Za: 8 poslancov.

Proti: Nikto.

Zdržal sa: 1

Návrh neprešiel.

Poprosím vás, spočítajte poslancov, ktorí sa nachádzajú v miestnosti, nakoľko nemáme uznášaniaschopné kvórum.

Dámy a páni,

poprosím vás, spraviť prezentáciu.

Pripravte sa.

Nech sa páči.

(Hlasovanie č. 5 - prezentácia.)

Prezentovalo sa 10 poslancov.

Konštatujem, že nie sme uznášaniaschopní.

To znamená, že podľa Rokovacieho poriadku teraz musím vyhlásiť hodinovú prestávku.

A o hodinu zvolávam pokračovanie zastupiteľstva s tým, že v prípade, že sa o hodinu nezvolá dostatočný počet poslancov, čiže 13; do 14 dní zvoláme nové mimoriadne zastupiteľstvo.

(Prerušenie o 11,00 hod.)

Pokračovanie rokovania Miestneho zastupiteľstva o 12,00 hod.:

Starosta Mgr. R. K u s ý :

Vážené panie poslankyne, vážení páni poslanci, uplynula hodina.

V zmysle Rokovacieho poriadku poprosím vás, aby ste zaujali svoje rokovacie miesta.

A prosím, prezentujte sa.

Pripravíme sa.

Prosím, prezentujme sa.

Nech sa páči, môžeme.

(Hlasovanie č. 6 - prezentácia.)

Dámy a páni,
podľa prezentácie je prítomných 6 poslancov.

Konštatujem, že miestne zastupiteľstvo nie je uznášaniaschopné.

Tým pádom mojou povinnosťou je do 2 týždňov zvolať nové mimoriadne zastupiteľstvo, ktoré sa bude týkať znova tohto projektu, teda projektu TEN-T.

Ja verím, že o tieto 2 týždne tá situácia bude odlišná. Je to zároveň čas, ktorý je pre nás všetkých na to, aby sme vyrokovali aj nejaké povedzme lepšie podmienky so Železnicami, a možno lepšie, kvalitnejšie, intenzívnejšie to odkomunikovali s našimi poslancami.

Podľa mňa v týchto veciach by sme mali mať jednoznačne jednotu, pretože ide o príliš dôležitý, príliš náročný projekt, aby sme sa hrali na nejakú väčšinu.

Prichádza ešte pán poslanec Gašpierik, ale bohužiaľ, ani on to nevytrhne.

Takže celkom nás je 7.

Rátam, že čakať na ďalších piatich zmysel nemá.

Dámy a páni,
ďakujem vám za vašu účasť a končím dnešné zastupiteľstvo.

Všetko dobré.

ZNELKA MČ.

x

x

.....
prednosta Ing. Ľ. Kollárik

.....
starosta Mgr. R. Kusý

OVEROVATELIA:

poslanec Ing. Ľ. Gašpírik

.....

poslanec Ing. S. Winkler

.....

Za správnosť stenogr. záznamu:

Ing. M. Bahnová, komorná stenogr.