

Z Á P I S N I C A

z mimoriadneho zasadnutia Mestského zastupiteľstva v Trenčíne, konaného dňa 5. augusta 2004 na Mestskom úrade v Trenčíne

Otvorenie:

Zasadnutie Mestského zastupiteľstva v Trenčíne otvoril a viedol primátor mesta **Ing. Branislav Celler**.

Privítal prítomných poslancov a ostatných pozvaných (viď prezenčná listina).

Podľa podpísanej prezenčnej listiny konštatoval v úvode zasadnutia prítomnosť nadpolovičnej väčšiny poslancov, t.j. z celkového počtu 25 bolo prítomných **23** poslancov, na základe čoho vyhlásil zasadnutie mestského zastupiteľstva za uznášaniaschopné.

Na zasadnutie sa ospravedlnili poslanci:
MUDr. Pavol Sedláček a Ing. Milan Česal

Za overovateľov zápisnice a uznesení určil poslancov:
p. Martina Barčáka a RNDr. Jozefa Mertana

Za skrutátorov v prípade poruchy hlasovacieho zariadenia určil poslancov:
MUDr. Petra Hlavaja a p. Vladimíra Porubana

Mestské zastupiteľstvo v Trenčíne hlasovaním 23 za schválilo určených overovateľov uznesení a zápisnice a skrutátorov v prípade poruchy hlasovacieho zariadenia.

Prerokované materiály a k nim prijaté uznesenia tvoria písomnú prílohu tejto zápisnice.

Program:

- 1. Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, žkm 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/h*

Mestské zastupiteľstvo v Trenčíne hlasovaním 21 za, 2 sa zdržali hlasovania, schválilo predložený program.

K bodu 2. Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, žkm 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/h

Ing. Celler, primátor mesta, predložil materiál pod bodom 2.

Predniesol nasledovný príhovor:

„Vážené dámy, vážení páni, vážení hostia

Slovenská republika na paneurópskej konferencii ministrov dopravy na Kréte v roku 1994 uzatvorila medzinárodnú dohodu na základe ktorej sa vybraté železničné trate na území Slovenska stali súčasťou európskych koridorov. Trať prechádzajúca mestom Trenčín je súčasťou piateho železničného európskeho koridoru Benátky – Budapešť – Bratislava – Košice – Lvov. Jeho celková dĺžka je 2831 km, z toho slovenská vetva na trase Bratislava – štátna hranica s Ukrajinou meria 536 km.

Modernizácia trate na traťovú rýchlosť 140-160 km/h vyplýva zo spomínaných medzinárodných záväzkov Slovenskej republiky, zo záväznej Koncepcie územného rozvoja Slovenska, ktorá je najvyšším stupňom územnoplánovacej dokumentácie, ktorú schválila Vláda SR v roku 1997 a je záväzná pre územné plány regionálnych a miestnych samospráv. Trenčiansky samosprávny kraj (TSK) ho po prevzatí do Územného plánu vyššieho územného celku zaradil medzi verejnoprospešné stavby. Spomenuté stupne územných plánov sú nadradené Územnému plánu sídelného útvaru Trenčín. Preto Mesto Trenčín musí rešpektovať aj zásady a ustanovenia týkajúce sa železničnej dopravy.

Modernizácia železničnej trate je problematika, ktorou sa Mesto Trenčín intenzívne zaoberá od roku 2002. Keďže ide o citlivý problém, skúmala ho špeciálne zriadená komisia zložená z pracovníkov MsÚ a poslancov MsZ Trenčín i odborníkov z oblastí týkajúcich sa tejto problematiky. Komisia v spolupráci s predstaviteľmi Fakulty architektúry STU skúmala tri varianty:

VARIANT 0: jestvujúca trať s modernizáciou len v niektorých úsekoch

VARIANT 1: výstavba nového železničného mosta, mimoúrovňových križovaní a celkové vyrovnanie smerových oblúkov

VARIANT 2: železničný obchvat

Komisia pracovala viac ako pol roka a výsledkom jej hlasovania bol patový stav – ani jeden variant nezískal väčšinu hlasov z prítomných členov komisie na záverečnom hlasovaní.

Dovoľte mi, aby som sa v krátkosti vrátil do histórie a pripomenul Vám niektoré dôležité a zaujímavé dátumy týkajúce sa železnice v našom meste.

1879, apríl - predĺženie trate / jednokolažnej / od NMnV po Trenčín, do stanice Istebník / dnes Zlatovce /

1883, január - / pred 121 rokmi /, MsZ rozhodlo o vedení trate súčasným koridorom

1883, október - vybudovaný most cez Váh, nová stanica v meste / dnes v parku / a spustenie trate až do Žiliny

1907 - / po 24 rokoch /, z dvojkolažnej trate a postavenie druhého mosta cez Váh

1943 - / po 36 rokoch /, postavená dnešná stanica

1984 až 1988 - / po 40 rokoch /, výmena mosta cez Váh a elektrifikácia trate

2007 - 2009 - / po cca 25 rokoch /, modernizácia trate a nový most cez Váh

Zdroj informácií : TRENČÍN - Vlastivedná monografia 1, PhDr. Ľubomír Lipták – Dejiny Trenčína v rokoch 1849 – 1918

Železnice Slovenskej republiky

Z uvedených dátumov je možné veľmi jednoznačne konštatovať, že investície na železnici nie sú časté, ale pravidelne sa realizujú priemerne raz za 30 rokov. Preto si dovoľujem konštatovať, že ak dnes odmietneme investíciu, ktorá sa nám ponúka, ďalšia ponuka na riešenie železničnej trate v meste môže prísť najskôr po roku 2030.

Jestvujúca trať jednoznačne podlieha modernizácii so všetkými traťovými úpravami v zmysle jednotlivých územnoplánovacích dokumentácií a nedá sa uvažovať o jej prekládke mimo mesto. Túto skutočnosť potvrdilo vo svojom stanovisku Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR zo dňa 27. 7. 2004 v ktorom generálny riaditeľ Sekcie dráh a železničnej dopravy Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Ing. Dušan Turanovič uvádza, citujem : „Z predložených variantov iba variant 1 zabezpečuje požiadavky schvaľovacieho protokolu, vychádzajúce z medzinárodných záväzkov SR a koncepcie modernizácie železničných koridorov EÚ.“

Ak chce investor – Železnice SR – splniť daný cieľ, pokračovať v modernizácii železničnej trate na úseku Nové Mesto nad Váhom – Púchov aj s pomocou zdrojov EÚ, musí z odborného hľadiska odporučiť v Trenčíne realizáciu variantu 1, ktorý naplní parametre európskej železnice. Podľa Stanoviska Železníc SR, zo dňa 9.7.2004 nebude mať realizácia Variantu č. 1 negatívny dopad na obyvateľov mesta, citujem :

„Železnice SR, ako investor stavby, sú si plne vedomé všetkých povinností, ktoré im z realizácie tohto variantu vyplývajú, t.j. vybudovanie nového kúpaliska, splnenie požiadaviek obyvateľov mesta ohľadne zastavovania vlakov všetkých kategórií osobnej dopravy v meste, výkup dotknutých pozemkov a nehnuteľností i výstavba nových podchodov a nadchodov.“

Modernizácia trate tzv. Variant 1, predpokladá podľa zatiaľ vypracovanej štúdie, celkové náklady 3, 2 miliardy slovenských korún. V rámci modernizácie trate budú kompletne vymenené koľaje vrátane podlažia, čím príde k podstatnému zníženiu hladiny hluku pozdĺž celej trate. Zároveň, na základe prísnych európskych noriem, budú popri trati, ale na miestach presne určených konkrétnym meraním, vybudované proti hlukové bariéry s takým architektonickým riešením, aby nemali negatívny vplyv na okolité prostredie. Bude postavený nový železničný most na estakáde s preskleným protihlukovým plášťom. Koľaje budú taktiež uložené v štrkovom lôžku, čo s celkovým konštrukčným riešením mosta bude znamenať zníženie hluku až o 30 – 40 % oproti dnešnému stavu, kedy prechádzajúci vlak po moste je počuť nielen v centre mesta, ale aj v Opatovej, Záblatí, na sídlisku Juh, teda v celom meste. Podľa príslušných noriem nemôže byť takáto trať úrovňovo križovaná inou dopravnou cestou, t.j. tzv. rampami a pod. Z toho dôvodu budú na celej trati v meste Trenčín vybudované podchody pre peších, cyklistov a drobnú techniku. Taktiež budú vybudované úplne nové podjazdy, dva v Zámostí – nová kruhová križovatka ulíc Bratislavská a Brnianska s vyústením na Záblatskú ulicu a nová kruhová križovatka ulíc Bratislavská a Vlárka s podjazdom za Old Heroldom. Kompletne rekonštruovaný bude súčasný podjazd na Sihot' a bude vybudovaný nový podjazd pri Bille, z ulice generála Štefánika do križovatky ulíc Hodžova a Považská. Na ulici Pred poľom smerom na sídlisko Sihot' 3, bude vybudovaný podchod pre peších a cyklistov o ktorom hovoríme už niekoľko volebných období. Medzi mestskou časťou Kubra a Opatová bude vybudovaný nový cestný nadjazd napojený na Opatovskú cestu, ktorý v budúcnosti bude pokračovať ponad Váh s vyústením do obce Skalka a možným napojením na diaľnicu. V Opatovej na ulici Mlynská bude vybudovaný podchod s možnosťou prechodu áut do 3, 5 tony. Všetky dnešné prechody a priecestia cez trať sa prebudujú na podchody pre peších a cyklistov. Súčasťou celej modernizácie je aj modernizácia kolajísk a nástupísk železničných staníc Zlatovce, Trenčín a Opatová. Zároveň bude rekonštruovaná aj hlavná stanica vrátane vybudovania podchodu pre peších na sídlisko Sihot', o čom snívajú generácie sihotiarov.

Súčasťou uvedených finančných nákladov na Variant 1, sú aj náhrady za asanované objekty, ktoré takpovediac stoja v ceste nového mosta. Ide o cca 18 domov v Zámostí, tesnom susedstve dnešného železničného mosta. Vlastníci predmetných nehnuteľností založili Občianske združenie Orechové, ktorého cieľom je hájiť záujmy vlastníkov nehnuteľností dotknutých výstavbou nového mosta. Občania si budú môcť vybrať buď finančnú náhradu,

alebo nový dom, ktorý im musí zabezpečiť investor do momentu asanácie terajších nehnuteľností. Podobne sa bude postupovať aj voči majiteľom iných nehnuteľností dotknutých modernizáciou trate. Dňa 2.8.2004 som sa oficiálne stretol so zástupcami občianskeho združenia na ktorom sme sa dohodli na ďalšom postupe pri riešení situácií pri realizácii Variantu 1. Mesto Trenčín aj keď nie je investorom modernizácie trate si uvedomuje možné dopady na týchto obyvateľov mesta a preto pripraví a do konca roku 2004 prijme špeciálne Všeobecne záväzné nariadenie mesta v ktorom budú zadefinované všetky formy pomoci mesta týmto občanom, tak aby ich zmena bydliska bola čo najmenej problémová.

Mesto Trenčín dostane finančnú náhradu za existujúcu letnú plavárňu, ktorá bude základom pre vybudovanie novej plavárne v rozsahu akvaparku, ktorý sa dnes už bežne buduje aj v iných mestách na Slovensku. Mesto sa rozhodne či realizáciu zabezpečí spoločne so súkromnými investormi, alebo pôjde do projektu samostatne s využitím štrukturálnych fondov Európskej únie. Nový akvapark bude vybudovaný do momentu asanácie dnešnej letnej plavárne, čo sa predpokladá v druhej polovici roka 2008. Akvapark bude vybudovaný na Ostrove a bude súčasťou športovo rekreačného areálu, ktorý mesto Trenčín vybuduje spoločne s obcou Zamarovce. V poslednom období sa uskutočnili viaceré rokovania s predstaviteľmi obce Zamarovce a je pripravená na podpis Zmluva o spolupráci medzi mestom Trenčín a obcou Zamarovce, ktorá bude deklarovať spoločný záujem na vybudovaní a spravovaní Športovo rekreačného areálu na Ostrove.

Realizácia Variantu 1 bude veľkým impulzom pre rozvoj centrálnej mestskej zóny, keď práve postavením nového železničného mosta sa vytvorí možnosť výstavby budúceho nábrežia a dostavby Hasičskej ulice. V rámci tohto riešenia vznikne nová cesta ako pokračovanie Mládežníckej ulice, ktorá bude súbežná s Hasičskou ulicou a cez nábrežie vyústená do kruhovej križovatky pri Štatistickom úrade. Tzv. Bánovská trať bude v časti nábrežia položená na úroveň cesty podobne ako električková trať a dopravný režim na nej bude prispôbený mestským podmienkam. V tomto území bude možné prirodzenou a finančne nenáročnou cestou vybudovať až 1 200 parkovacích miest, čo podstatne odľahčí upchaté ulice v centre mesta. Počítame aj s využitím súčasného železničného mosta, ktorý sa po vybudovaní nového môže zmeniť na cestný, alebo na tzv. kolonádny určený pre peších, cyklistov a inú nemotorovú dopravu.

Mesto Trenčín vyrokovalo s investorom stavby – Železnicami Slovenskej republiky, podmienky Zmluvy o spolupráci a budúcich zmluvách, vďaka ktorej bude mať mesto istotu, že investor zrealizuje všetky stavby tak ako je v plánované v štúdiu.

Vážené dámy, vážení páni

som presvedčený, že modernizácia železničnej trate v meste Trenčín práve podľa variantu 1 je strategickým rozhodnutím, ktoré bude zároveň obrovským impulzom pre rozvoj nášho mesta. Vytvára nám predpoklady na zlepšenie dopravnej situácie v centre mesta, vybudovaním mimoúrovňových križovaní sa zvýši bezpečnosť dopravy v meste čím zároveň prestane byť železnica dopravnou bariérou v meste, a v neposlednom rade vytvorí predpoklad na rozšírenie centra mesta až po rieku Váh.

Dnes máme možnosť tieto plány aj realizovať a to z veľmi jednoduchého dôvodu. Ako som spomínal v úvode, jedná sa o modernizáciu európskeho koridoru, čím sú na realizáciu tohto projektu určené prostriedky občanov Európy. 85 % nákladov na projekt je financovaných z Kohézneho fondu Európskej únie, 15 % je garantovaných Štátnym rozpočtom Slovenskej republiky. To je dostatočná garancia uskutočniteľnosti všetkých súvisiacich investícií na území mesta Trenčín. Navyše tým, že je akcia financovaná z európskych peňazí, musí spĺňať prísne európske normy z hľadiska ochrany životného prostredia.

Na základe uvedeného Vám navrhujem schváliť nasledovné uznesenie :
Mestské zastupiteľstvo v Trenčíne:

a/ s c h v a ľ u j e

1. Modernizáciu železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, žkm 100, 500 – 159, 100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod vo variante č. 1.
2. Vydanie Závazného stanoviska Mesta Trenčín k územnému rozhodnutiu po vypracovaní projektovej dokumentácie variantu č. 1.

b/ o d p o r ú č a

primátorovi mesta Trenčín

Uzavrieť Zmluvu o spolupráci a o budúcich zmluvách medzi Mestom Trenčín a Železnicami SR v zmysle predloženého návrhu.

c/ u k l a d á

prednostke Mestského úradu v Trenčíne

1. Vypracovať návrh Zásad poskytnutia pomoci a súčinnosti Mesta Trenčín vo veci náhradného bývania občanov dotknutých modernizáciou železničnej trate vo variante č. 1 a predložiť tento materiál na schválenie mestskému zastupiteľstvu do konca roka 2004.
2. Zpracovať do rozpočtu Mesta Trenčín na rok 2005 investičnú akciu „Aquapark s letným kúpaliskom“ na Ostrove s rozpočtovým nákladom minimálne vo výške poskytnutej náhrady za terajšie letné kúpalisko.

Vážené dámy, vážení páni

dnes máme možnosť rozhodnúť, či sa krajské mesto Trenčín bude v blízkej budúcnosti dynamicky rozvíjať a stane sa skutočnou Perlou Považia, alebo budeme prešľapovať na mieste, nebudeme sa rozvíjať až nakoniec takpovediac zahynieme v provinčnosti“.

P. Fabová uviedla, že VZN č. 2/1999 o územnom pláne sídelného útvaru Trenčín počíta pri modernizácii trate č. 120 s potrebnými úpravami na traťovú rýchlosť 140 – 160 km/h. Zároveň počíta aj s úpravou smerových oblúkov. Materiály, ktoré boli poslancom predložené, pokladá za povrchné a nekompletné. Podľa tvrdenia útvaru hlavného architekta, je to vysoko odborná práca. Avšak mnohé údaje neboli dodané ani komisii a to bol možno dôvod patovej situácie, kedy nerozhodla, ako môžu teraz rozhodnúť poslanci? Podľa VZN č. 2/1999 a dúfa, že ho majú všetci poslanci, územný plán, ktorý je záväzný pre mesto počíta s variantom 0. Čiže verejno-prospešnou stavbou je variant 0 a teda aj vyvlastniť v zmysle zákona možno súkromný majetok občana vo verejnom záujme iba pri variante 0. Ide o zahmlievanie skutočností. Štúdia – program modernizácie tratí Bratislava – Žilina zameraná na smerové úpravy tratí so zvýšenou rýchlosťou až na 160 km/h vypracovaná ŽSR je súčasťou projektu – podchodu pre peších Pred poľom pre stavebné povolenie z roku 2000. V tom čase bol Ing. Celler predsedom investičnej komisie a táto štúdia je tam priložená. Ukazuje vyrovnanie smerového oblúka od železničnej stanice po Opatovú, pričom sa okrem iného uvažuje aj s asanáciou niektorých objektov Pred poľom vrátane premiestnenia časti hlavnej cesty I. triedy I/61. Prečo je tento údaj obyvateľom mesta Trenčín zamlčovaný? Záber pozemkového pôdneho fondu v k.ú. Kubra je pri zmene smerového vedenia trasy najväčší 3,9 ha. Len na doplnenie, k.ú. Kubra začína od Štefánikovej ul. pri Merine na jednej strane a Opatovskou ul. pri Milexe na druhej strane a končí pri železničnom priecestí Kubra. Pokiaľ tieto údaje nemala komisia, ako mohol byť o nich informovaný občan? Záverečné ustanovenie čl. 8 VZN č. 2/1999 hovorí, že za nedodržanie tohto VZN môžu byť vyhovené sankcie v zmysle platných právnych predpisov. Novela zákona o obecnom zriadení stanovuje trestnoprávnu zodpovednosť poslancov za prijaté rozhodnutia a ich následky. K pracovnej ceste pracovníkov MsÚ do mesta St. Pölten poznamenala iba toľko, že pokiaľ si chceme brať ich prístup k modernizácii železničnej trate za vzor, tak ich príprava modernizácie začala v roku

1997 a stavať začali v roku 2004. Dodala, že nákladná doprava v centre mestskej pamiatkovej rezervácie je zrejme európsky unikát, čo na to naši poprední odborníci na urbanizmus na MsÚ? K petícii, resp. nátlakovej akcii na občanov mesta Trenčín sa nevyjadruje. Za posledné 2 týždne bola oslovená 21x. Ešte sa spýtala, na ktorú variantu bolo vydané územné rozhodnutie, pokiaľ už bolo vydané?

Bola poverená poslaneckým klubom, aby tlmočila stanovisko, že poslanecký klub HZDS – ĽS nesúhlasí s variantom č. 1 a žiada, aby boli dodržované zákony SR, VZN mesta Trenčín a takisto aj zákony EÚ.

MUDr. Sámel sa vyjadril, že jeho stanovisko k modernizácii železničnej trate je už dostatočne známe. Viackrát diskutoval k tejto problematike, preto bude stručný. Z materiálu, ktorý dnes poslanci dostali, vychádza to, že nevidí najmenší dôvod, aby mesto bolo akýmkoľvek spôsobom viazané koncepciou územného rozvoja Slovenska ani územným plánom Vyššieho územného celku v legislatívnom zmysle slova a už vôbec nerozumie tomu, prečo nie je možné uvažovať s prekládkou trate mimo mesto. Pokiaľ sa jedná o tak dôležitý koridor v kontexte EÚ, prekládka 10 km železničnej trate nemôže byť taký neriešiteľný problém ani z finančného hľadiska.

Čo sa týka materiálov, ktoré boli poslancom poskytnuté, ohľadne jednotlivých variant rekonštrukcie železničnej trate, aj keď nerád spochybňuje odbornú prácu riešiteľov zadanej úlohy, musí povedať, že tento materiál je s nôškou poloprávd a podsúvania radových výhodných riešení vo variante č. 1. Keď niekto napíše, že variant č. 1 zlepšuje situáciu v cestnej doprave v najkritickejšom uzle mesta, že zlepšuje komunikáciu centra mesta so Závažím, Ostrovom, a pod., buď nie je znály problematiky, aké parametre musí takýto koridor mať, alebo zámerne klame. Ďalej obsahujú tieto materiály kopu sľubov, ktoré človek len trochu znály problematiky vidí ako množstvo vynútených investícií, ktoré v konečnom dôsledku pôjdu z rozpočtu mesta. Tak je to aj s plavárňou, povieme si, že postavíme aquapark v minimálnej investícii 100 mil. Sk, vidí to tak, že to nebude 100 mil. Sk a všetko čo bude nad túto sumu, bude vynútená investícia mesta. Všetko čo sa píše o variante č. 2 je neuveriteľne skreslený fakt a hľadanie chýb, aké by sa mohli nájsť na jednoznačne najvýhodnejšom variante pre toto mesto, na variante, ktorý nepoškodí historické centrum a ktorý odbremení mesto od absolútne nezmyselnej a zbytočnej pre mesto nákladnej železničnej dopravy. Oznámil založenie petičného výboru za vypísanie miestneho referenda s otázkou „Ste sa modernizáciu železničnej trate v meste Trenčín variantom č. 1, ktorý predpokladá vybudovanie nového železničného mosta a zbúranie mestskej plavárne?“. Musí oboznámiť s tým, že petičný výbor je bytostne presvedčený o tom, že takýto zásah, ktorý poznačí mesto na dlhé desaťročia nemôžu posúdiť poslanci jedného volebného obdobia a to zvlášť za situácie, keď odborná komisia, ktorú ste sami zriadili, nebola schopná zaujať relevantné stanovisko. Členovia petičného výboru sú presvedčení o tom, že o takomto závažnom fakte pre mesto by mali rozhodnúť občania sami v referende. Vyzval poslancov, aby pri hlasovaní zvážili, či si zoberú na chrbát také rozhodnutie, ktoré poškodí mesto nenapraviteľným spôsobom. Vzhľadom k uvedenému, dal procedurálny návrh, aby bol stiahnutý z rokovania bod 2 - Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, žkm 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/h.

Ing. Celler upozornil, že tento návrh bolo možné uplatniť iba pri schvaľovaní programu MsZ.

P. Babič uviedol, že neupiera nikomu dobrý úmysel, snahu o to, aby sa v Trenčíne niečo budovalo, aby Trenčín bol mestom a perlou Považia a neuberá snahu ani vedomosť nikomu

z tých, ktorí robili štúdie, zaslúžili sa o rôzne materiály, ktoré sú k dispozícii a ktoré touto prácou obohatili riešenie tohto problému. Nemôže však vychádzať celkom pozitívne, pretože mnoho týchto materiálov bolo skresľujúcich, zavádzajúcich a mnohé inštitúty boli zneužitú. Je rád, že pán primátor začal širokým vymenovaním historických bodov, udalostí, ktoré sa s touto témou spájajú. Ale o to viac nadobúdali tieto udalosti hlavne v posledných dňoch, mesiacoch svoju dynamickosť a sú niektoré, ktoré doplní a ktoré nie je treba opomenúť. Je tomu rok, keď išiel okolo dverí veľkej zasadačky, bolo tam rušno, zaklopal a vošiel dnu, kde sa diali veci ako prezentácia projektu modernizácie železnice tohto mesta. Vtedy jedna šarmantná dáma a šarmantný pán o tomto vzletne hovorili s tým, že keď sa rozprúdila debata, hovorili „ľudia dajte si povedať, alebo verte tomu, alebo je to nevyhnutné, pretože kapacita dopravy sa v najbližších rokoch zvýši o 300 % a v konečnom dôsledku toto alebo nič“. Potom prišiel workshop, kde sa pričinením aj poslancov objavil variant č. 6 a to obchvat mesta železnicou mimo obytného územia. Po tomto workshope nastali určité informačné vlny, ale ešte medzitým došlo k takej veci, že 6.2.2003 bolo verejné prerokovanie zámeru modernizácie bez toho, aby o tom predseda VMČ a všetci poslanci vedeli. Potom 27.7.2003 Ing. Liška podpísal bez vedomia MsZ, hoci má na to ako štatutár právo, žiadosť o územné rozhodnutie. Medzitým sme prešli do obdobia, kedy začal stúpať tlak jednej firmy, ktorá háji svoj záujem, chce prácu, chce sa realizovať. Chápe jej záujem, skôr nechápe postoj mesta, že sme si bez akejkoľvek výhrady nechali nadiktovať to, čo dnes považujú niektorí za nevyhnutné. Ich kampaň nerozdeľujme a spájajme, veľmi uškodilo tomuto mestu, že sa rozdelili občania na 2 tábory, rozdelili sa poslanci na 2 tábory a z toho ich materiálu a ich propagandy sa javí mnoho protikladov toho riešenia, ktoré sami navrhujú. Nevieme a neboli taxatívne vyčíslené náklady, ktoré sa s touto modernizáciou spájajú vo variante č. 1, nevieme, ako sa bude riešiť prejazd stanicou, nevieme, ako sa bude riešiť prejazd podchodov a podjazdov, z ktorých miesto 6 zostanú 3. Z čoho vychádza, že pri 160 km rýchlosti nie sú povolené cestné križovania, ale len mimoúrovňové. Prejazd stanicou, kde potrebujeme 60 metrov ochranné pásmo z každej strany, mestská plaváreň, ktorá sa zmení na aquapark V sobotu otvárali aquapark v Senci za 250 mil. Sk, my máme dostať od ŽSR 100 mil. Sk. V tejto súvislosti sa spýtal, koľko stála rekonštrukcia starej plavárne? Nikto mu nepovedal koľko bude stáť sklenený tubus, ktorý má slúžiť ako protihluková bariéra. Je to zo strany tejto firmy arogantný postoj k občanom nášho mesta. Medzitým aj prístup k informáciám nebol jednoznačný, nebol dostatočný už len z toho titulu, že o veciach, o ktorých sa hovorilo v MsZ, ktoré sa tu diali, ktoré riešila komisia, nebolo ani zmienky v novinách INFO. Potom zbytočne prišli rôzne cesty, komunikácie cez médiá, to nemalo ani slohovú, ani morálnu úroveň, čo niektorí poslanci žiaľ poslali cez médiá. Chýba mu odborný postup, štúdie, ktoré by sme mali mať k nahliadnutiu, ide o štúdiu ekologickú, štúdiu hlučnosti, štúdiu vplyvu na životné prostredie, štúdiu bezpečnosti, štúdiu majetkovoprávnu a všetky tieto štúdie by mali mať nezávislú oponentúru. K tomuto MsZ zriadilo komisiu, avšak tá nebola nezávislá. Boli tam nadštandardné vzťahy s firmami, ktoré sa v rozhodujúcich okamžikoch preukázali. Komisia nerozhodla, výsledok hlasovania bol 6:6, pričom 6 bolo za variant č. 1, 6 za variant č. 2. Pri variante č. 1 bolo 5 ľudí proti, pri variante č. 2 bol 1 proti, ostatní sa zdržali hlasovania. V rámci práce komisie sa vypracovali rôzne hodnotiace závery. Skonštatoval, že ako člen komisie nemôže byť s nimi spokojný. Predstavoval si, že oni ako členovia komisie a poslanci MsZ, ktorí majú dnes rozhodnúť o tom, čo sa bude v tomto meste diať, dostanú materiály, ktoré objektívne porovnajú cenu, ekológiu. To sa nestalo, vyšiel materiál, ktorý oproti tomu, ako hovoril úvodom, 300 % nárast kapacity vlakovej prepravy sa zmenil na nárast 27 vlakov v roku 2015. Potom je otázka, či kvôli 27 vlakov, musíme robiť investíciu, ktorá minulý rok predstavovala 1,5 miliardy, dnes 3,5 miliardy. Komisia dala vypracovať štúdiu, ktorá je technicky a profesne vynikajúco spravená. Ale komisia zadala zlé podklady v tom zmysle, že táto štúdia, animácia účelovo zavádza a hovorí o búraní domov v Zlatovciach a Záblatí.

Očakával porovnanie výhod a nevýhod, ekologických, finančných, bezpečnostných dopadov a z toho mohol dnes vychádzať. Preto dospel k takému rozhodnutiu neprijat' dnes rozhodnutie na základe skreslených informácií, na základe zneužitia štatútu petície a doriešiť porovnanie rozpočtov, výhod, nevýhod v porovnaní s vymiestnením železnice mimo mesta, ktoré okrem iného prinesie výhodu v získaní stavebných pozemkov do majetku mesta. Podstata je v tom, že kam a prečo sa ponáhl'ame. Aby sme vyhovelí tlaku súkromnej firmy? Myslí si, že je treba porovnať a priniesť také podklady, ktoré nám jednoznačne povedia, ktorý z týchto variantov je výhodnejší. Či variant, ktorý na niekoľko rokov naruší chod tohto mesta, pretože medzi Zlatovcami a Opatovou vznikne 27 stavebných miest, alebo sa držať európskeho trendu, pretože aj v malých mestečkách Rakúska idú nákladné vlaky mimo intravilán mesta. Prijali sme uznesenie o dodržaní európskych noriem a predpisov, a preto ich je nutné naplniť. Preto vyzval poslancov využiť neopakovateľnú možnosť za peniaze EÚ oslobodiť mesto od zaťaženia prepravy nákladných vlakov stredom mesta z dôvodov ekologických, bezpečnostných, vylúčiť nepriaznivost' vplyvov na kvalitu života občanov. Na modernizáciu Nové mesto – Katovice vyčlenila EÚ 1 300 mil. Euro, to znamená, hovoriť o tom, že obchvat je drahší a preto nie je dôvod o ňom hovoriť, je zavádzajúce. Zachovajme všeobecne platný európsky trend a posuňme vlaky von z obývaných oblastí. Dotkol by sa aj návrhu uznesenia, nebude zaň hlasovať, pretože si myslí, že vo viacerých bodoch nenaplnia to, čo chceme v zmysle modernizácie železničnej trate vykonať. Preto si myslí, že v bode c) vo veci náhradného bývania občanov dotknutých modernizáciou, je treba, aby sme nehovorili o náhradnom bývaní, ale o úplne inom riešení tejto situácie. Poprosil v rámci dnešného dôležitého hlasovania, prijať takéto prehlásenie:

„Všetci prítomní poslanci mimoriadneho zasadnutia MsZ Trenčín rozhodovali slobodne s plným vedomím zodpovednosti, oboznámení všetkými dostupnými informáciami, dôležitými údajmi a skutočnosťami, ktoré súvisia (resp. môžu ovplyvniť) ďalší priebeh procesu projektovania, schvaľovania a realizácie Modernizácie železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov“.

1/ Hlasovanie o poslanceckom návrhu p. Babiča – doplniť uznesenie o vyššie uvedené prehlásenie

Mestské zastupiteľstvo v Trenčíne hlasovaním 6 za, 16 proti, 1 nehlasoval, neschválilo návrh p. Babiča.

2/ Hlasovanie o predložennom materiáli

Mestské zastupiteľstvo v Trenčíne hlasovaním 18 za, 5 proti:

a/ schválilo

1. Modernizáciu železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, žkm 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod vo variante č. 1.

2. Vydanie Záväzného stanoviska Mesta Trenčín k územnému rozhodnutiu po vypracovaní projektovej dokumentácie variantu č. 1.

b/ odporučilo primátorovi mesta Trenčín

Uzavrieť Zmluvu o spolupráci a o budúcich zmluvách medzi Mestom Trenčín a Železnicami SR v zmysle predloženého návrhu.

c/ uložilo prednostke Mestského úradu v Trenčíne

1. Vypracovať návrh Zásad poskytnutia pomoci a súčinnosti Mesta Trenčín vo veci náhradného bývania občanov dotknutých modernizáciou železničnej trate vo variante č. 1 a predložiť tento materiál na schválenie mestskému zastupiteľstvu do konca roka 2004.

2. Zpracovať do rozpočtu Mesta Trenčín na rok 2005 investičnú akciu „Aquapark s letným kúpaliskom“ na Ostrove s rozpočtovým nákladom minimálne vo výške poskytnutej náhrady za terajšie letné kúpalisko.

/Uznesenie č. 335/

Na záver Ing. Branislav Celler, primátor mesta poďakoval prítomným za účasť a ukončil mimoriadne zasadnutie mestského zastupiteľstva.

Ing. Branislav C e l l e r
primátor
mesta Trenčín

JUDr. Iveta O r g o n í k o v á
prednostka
Mestského úradu v Trenčíne

Dňa:

Dňa:

O V E R O V A T E L I A :

p. Martin B a r č á k, dňa

RNDr. Jozef M e r t a n, dňa

Zapísala: Renáta Špaleková, dňa 9.8.2004