

**Zápisnica**  
**zo zasadnutia Komisie životného prostredia, dopravy, investícií a územného**  
**plánovania konaného vo veľkej sále KKC Hviezda**  
**dňa 13.02.2024 o 16:00**

**Prítomní:**

Mgr. Richard Medal (predseda komisie)  
Mgr. Miloslav Baco (poslanec)  
Ing. Zuzana Bednárová (poslankyňa)  
Ing. Ladislav Matejka (poslanec)  
Ing. Ladislav Paška (poslanec)  
Ing. František Matečný (odborník komisie)  
Mgr. Sylva Mertanová (odborníčka komisie)

**Neprítomný:**

Peter Mikuláš (odborník komisie)

**Prítomní garanti komisie:**

Ing. arch. Adriana Mlynčeková, PhD., Útvar územného plánovania  
Ing. Viera Gugová, Útvar stavebný a životného prostredia

**Hostia:**

podľa prezenčnej listiny

**Program komisie:**

1. Otvorenie zasadnutia a schválenie programu.
2. Predstavenie navrhovaného riešenia novej autobusovej stanice a súvislostí.
3. Rôzne.
4. Záver.

**Bod 1. Otvorenie zasadnutia a schválenie programu**

Predseda komisie Mgr. Medal privítal členov komisie, skonštatoval, že prítomní sú 7 členovia komisie a komisia je uznášania schopná. Privítal pána primátora, kolegov poslancov MsZ, vedúcich útvarov mestského úradu, verejnosť, zástupcu investora spoločnosti SIRS - Development. Upozornil prítomných, že sa vyhotovuje zvukový záznam. Prečítal program zasadnutia. Opýtal sa členov komisie, či majú návrh na doplnenie programu. Prítomní členovia komisie nenavrhlí doplnenie programu zasadnutia komisie, dal hlasovať o programe zasadnutia.

**Uznesenie č.3/2024**

Komisia životného prostredia, dopravy, investícií a územného plánovania schvaľuje program zasadnutia tak ako bol navrhnutý.

Hlasovanie:

za: 7            zdržal sa: 0            proti: 0

Uznesenie bolo prijaté.

Predseda komisie odovzdal slovo predkladateľovi materiálu pánovi Mgr. Jánovi Forgáčovi, zástupcovi primátora.

**Mgr. Forgáč:** Prečítal znenie bodu č.2. programu. „Stručne koncom roku 2022 sme boli ako mesto oslovení spoločnosťou SIRS - Development a.s. s ponukou, ktorá vyústila do návrhu technického riešenia, ktoré bude dnes prezentované. Sú prítomní kolegovia z mestského úradu - hlavný architekt, vedúci dopravy, ekonomického útvaru, stavebného úradu atď., ktorí sú pripravení odpovedať na otázky. Sú tu predstavitelia spoločnosti SIRS ... projektmanažér pán Cmarko. Odovzdal mu slovo, aby odprezentoval technické riešenie rekonštrukcie autobusovej stanice v Trenčíne.“

**Ing. Cmarko,** zástupca spoločnosti zo SIRS – Development a.s., Žilina: „Spoločnosť SIRS je investorom a predkladateľom projektu „Rekonštrukcia autobusovej stanice v Trenčíne“. *Uviedol informácie ako vznikol projekt, predstavil ho po stránke technickej, funkčnej aj vizuálnej (prezentácia projektu, pohľady,...).*

Vysvetlil, že nástupištia pre diaľkovú medzinárodnú dopravu sú pred železničnou stanicou, ďalej 5 nástupíšť je pre prímestskú dopravu, pri Železničnej ulici sú zo smeru Dubnica výstupné nástupiská prímestskej dopravy. Doprava teda pôjde od Kragujevackých hrdinov popred železničnú stanicu. Niky pre MHD sú situované pri ceste je tam dostatočný priestor 60 m. Územie kde v súčasnej dobe je prímestská doprava - toto územie bude slúžiť na tzv. prestoje a stojiská pre autobusy prímestskej a diaľkovej dopravy s tým, že sa táto časť zrevitalizuje, odstránia sa nevkusné prístrešky a v časti pri Železničnej ulici sú naplánované stojiská pre taxi (22).

Čo sa týka chodcov veľký dôraz sa kládol aj na objem chodcov, ktorí jedna vec využívajú železničnú dopravu, taxislužby a peší, samozrejme. Z podchodu od perónov sú chodci smerovaní do mesta, ale môžu ísť aj do stredu nástupíšť...

V mieste zeleného ostrovčeka sú 3 budovy - zákaznícke centrum SAD, objekt pre reštauračné služby resp. fastfood, objekt čakárne s odpočivárňou pre šoférov...“

Doplnil **Mgr. Forgáč:** „MHD autobusové niky sú situované na Železničnej ulici, aby z pohľadu právneho neboli súčasťou staveniska. Budú vymedzené na Železničnej ulici jasnou líniou. Bola to naša podmienka, aby sme neboli v budúcnosti viazaný poplatkami za vjazd na stanicu. Každý dopravca, ktorý na stanicu vstupuje, alebo ňou prechádza je povinný platiť. Stará časť pre prímestskú dopravu pri kasárňach - je dôležité povedať, zdôrazňujem to aj keď to bolo naznačené, je tam 28 autobusových parkovacích miest, tie majú slúžiť na prestoje autobusov (čakačka). Teda ak nejaký autobus linka nenadväzuje, autobus nezostane v nikách pred stanicou alebo pôjde na parkovisko pre prímestskú dopravu – čakačku. Naše MHD budú prechádzať cez stanicu od Kragujevackých hrdinov, samozrejme prejdú popred železničnú stanicu, toto je vyriešené formou vecného bremena, za tieto prejazdy autobusov sa nebude platiť nič.“

**Mgr. Medal:** Privítal pána primátora. „Než začne diskusia, poprosil prítomných na dodržiavanie pravidiel, hovorí len jeden, kto chce rozprávať hlási sa o slovo, limit 2-3 minúty,... Poprosím o stručnosť, faktickosť. Sme na pôde komisie životného prostredia, dopravy, investícií a územného plánovania, preto skúsme skúmať tento projekt z odborných hľadísk komisie t.j. životné prostredie, dopravu a územné plánovanie... Nevyhneme sa asi ďalším súvislostiam, čo sa týka zmluvy mesta, či právnym a majetkovým súvislostiam, téme rekonštrukcie budovy železničnej stanice, plánu preložky cesty 61 cez park... sa venujme len v nevyhnutnej miere... V prvom rade dávam slovo členom komisie sa pýtať. Začnem ja, v akom štádiu je tento projekt? V akom je procese?

**Ing. Cmarko:** Áno, status tohto projektu - Rekonštrukcia autobusovej stanice. Je vypracovaný projekt pre stavebné povolenie, a v tomto čase prebieha získavanie stanovísk dotknutých orgánov a príprava na doplnenie celej dokumentácie na podanie návrhu na stavebný úrad na stavebné povolenie.“

**Mgr. Medal:** „Stanovisko mesta už máte? Stanovisko hlavného architekta?“

**Ing. Cmarko:** „Tým, že návrh projektu sa konzultoval na útvare hlavného architekta, aj na útvare dopravy. O záväzné stanovisko budeme v blízkej dobe žiadať. Je to jedno zo stanovísk, ktoré potrebujeme na vydanie stavebného povolenia.“

**Mgr. Medal:** „Poprosím názor hlavného architekta.“ **Ing.arch. Bed'atš:** „Spoločnosť SIRS od začiatku konzultovala... čiže sme si povedali parametre. Privítal som, že dnes pomerne rozsiahle nástupiská, ktoré idú až ku kasárňam boli pomerne ďaleko na to, aby sa to podarilo preusporiadať v oveľa menšom priestore. Vďaka vlastne technickým predpisom, ktoré umožnili autobusy koncentrovať do oveľa menšieho priestoru. Z môjho pohľadu je to vhodný ucelený komplex architektonicky vhodne zastrešený ľahkými prístreškami. Možno dopoviem, že pôvodne bolo to koncipované tak, že doprava bola navrhnutá ako v súčasnosti,... Trvali sme na tom, aby sa to pokúsilo prerobiť. Projekt ukázal, že to funguje, otočilo sa... Ľudia keď vystúpia sa nemusia na MHD prechádzať cez cestu. Ľudí, ktorí idú taxíkom je menej ako tých čo idú na verejnú dopravu... Kompaktnosť je pre mňa najväčšie pozitívum tejto zmeny okrem teda atmosféry, dizajnu celého predstaničného priestoru. Vieme že to tam dnes nie je zrovna utešené...“

**Ing. Matejka:** „Mám otázku, chcem aby tu odznela, a aby sme počuli odpoveď. Ako tento projekt počíta s preložkou I/61? Kde sa pripojí cesta keď pôjde cez park, ako sa pripojí, bude sa búrať? Ako to bude nadväzovať? Kadiaľ teraz pôjde tá cesta?“

**Ing. arch. Bed'atš:** „To bola vstupná informácia pre projektantov. Podmienka železníc je, aby sa dostali úroveňovo ku nástupištiam. Teda preložka sa zahľubuje... Čo sa týka realizácie je to dvojpruhová cesta, stretávajú sa tu 3 zámery... Rekonštrukcia autobusovej stanice. Tretia vec je terminál v budúcnosti keď sa investor rozhodne stavať to na čo je usporiadaný územný plán, ten pomerne veľký terminál s obchodným centrom. Takže sú tieto akcie koordinované tak, aby zapadli do seba. V prípade, že by sa realizovala preložka skôr ako terminál bude potrebné tieto 4 nástupištia odstaviť a premiestniť inde. Potom je ďalší scenár, že by sa veľký terminál staval najskôr a potom až preložka. Tretí scenár je, že nástupisko bude ako to je...“  
*Na výkrese vysvetlil ďalšie možnosti...*

**Mgr. Forgáč:** „Je predpoklad, že stanica v takomto technickom prevedení bude zrealizovaná do konca roka 2025. Procesy ohľadom preložky cesty I/61... keď to veľmi voľne prognózujem... najskôr vedia začať do 7 rokov, reálne do 10 rokov, a samotná preložka bude trvať určite 3 stavebné sezóny. Čo tým chcem povedať... Keď bude predstaničný priestor zrekonštruovaný takýmto spôsobom potom pri preložke cesty na jednej strane prevádzkovateľ bude musieť ustúpiť realizovanej stavbe vo verejnom záujme, na druhej strane štát resp. SSC budú musieť dať autobusovú stanicu do pôvodného stavu... Neobávam sa toho, že vznikne problém v budúcnosti. Osobne si myslím, vo vzťahu k terminálu (veľká budova)... Nemyslím, že ju investor bude mať záujem realizovať skôr ako dôjde k preložke... Je to otvorená téma. To znamená, ešte raz, autobusová stanica v takomto technickom prevedení bude musieť byť zo strany štátu obnovená po dokončení preložky do tohto stavu a bude to vyvolaná investícia, prístrešky sa budú dať odložiť a povrchy sa budú musieť obnoviť.“

**Ing. Paška:** „Aké sú odhadované predpokladané finančné náklady na realizáciu tejto stavby? Zachytil som, že TSK rozhodol o nejakom 1 mil. €, ktorý sa má použiť na revitalizáciu stanice. Ráta sa s tými peniazmi? Ako to bude?“

**Ing. Cmarko:** „Čo sa týka nákladov na rekonštrukciu sú v objeme 2,4 mil. €.“

**Mgr. Forgáč:** „Nie sme hovorcovia TSK alebo niečo podobné. Víťame to. Prevažná väčšina autobusov sú autobusy prímestskej dopravy, tie patria pod TSK, tešíme sa, že k tomu došlo (zmluva medzi SIRS - Development a TSK). Keď som si tú zmluvu pozrel, nedočítal som sa či hovorí o autobusovej stanici v Trenčíne. Zmluva medzi TSK a SIRS – Development je o staniciach v regióne. TSK platí za vjazdy na stanicu prímestských autobusov. Tie peniaze sa prevádzkovateľ stanice (SIRS – Development) zaviazal preinvestovať. Od decembra 2022 kedy nás oslovil investor SIRS tak súčasťou tej „ponuky“ pre mesto, že spoločnosť je pripravená preinvestovať 2 mil. € teraz je to 2,4 mil. € s DPH.“ *Pokračoval vo vysvetľovaní...*

**Mgr. Medal:** „Máme tu požiadavku ešte na jednu krátku prezentáciu kolegu poslanca Ing. Miloša Mičegu. Keďže má prezentovať – premietiť prezentáciu... Odporúčal by som maximálne 10 minút. Chcem o tomto dať hlasovať...“

#### **Uznesenie č.4/2024:**

Kto je za, aby sme udelili priestor pánovi Ing. Mičegovi?  
Väčšina je za.

**Mgr. Medal:** „Mám ešte otázky, než bude pripravená prezentácia. Všetci poznáme domček, kde sa kupovali lístky. Čo s ním bude? Státia pre MHD nebudú zastrešené? Prebiehala pri príprave tohto projektu komunikácia s projektantmi rekonštrukcie železničnej stanice? Kde budú návěstidlá, toalety a podobné veci? Či takéto funkcie nebudú zbytočne zdvojené?“

**Ing. Cmarko:** „Domček kde v súčasnej dobe je klientske centrum, tento objekt sa nebude začleňovať do rekonštrukcie AS, nie je predmetom prezentovaného projektu. Bude nové zázemie. Čo sa týka komunikácie so ŽSR ohľadne, sme s nimi v kontakte, nie sú tak ďaleko s návrhom rekonštrukcie budovy. V rámci logistiky, organizácie označníkov sme s nimi v kontakte. K dokumentácii sa budú železnice vyjadrovať. K otázke prestrešenia ník MHD. Keďže MHD spadá pod mesto... tie 4 níky – je urobený priestor, cestné telesá sú v rámci projektu. Samotné prístrešky nie sú zahrnuté. K prístreškom povie mesto. Mgr. Forgáč: Prístrešky MHD nám dodáva spoločnosť euroAVK. Trvali sme na tom, že chceme mať vlastné prístrešky na 4 níkách. Teda tá časť nebude prestrešená prístreškami ako budú na tej diaľkovej a prímestskej doprave.“

**Mgr. Mičega:** „Pokúsil som sa spraviť jednoduchú prezentáciu. Myslím si, že bolo by treba prejsť aj späť, a prebehnúť narýchlo kroky, ktoré boli. Na konci mám aj nejaké návrhy riešení. V roku 2011 v decembri dochádza k predaju pozemkov podmienkou predaja je to že do dvoch rokov od nadobudnutia právoplatnosti stavebného povolenia, developer postaví terminál. Základná podmienka, ktorá tam bola z hľadiska ochrany mesta a jeho záujmov bolo to, že v prípade, že do 2 rokov nepostaví stavbu pozemky má vrátiť späť. 12.12.2012 bol schválený nový územný plán, ktorý svojim spôsobom už po ročnej komunikácii s developerom (spoločnosť SIRS) bol pripravený územný plán aj s jeho požiadavkami. Dá sa povedať že to bol prvý územný plán, ktorý bol našitý na mieru tejto stanici, veď to bolo vo verejnom záujme. V decembri 2013 bola veľká prezentácia v športovej hale, kde za účasti vlastníka firmy a konateľa zároveň pána Trabelssieho bol prezentovaný projekt Terminálu za 107 mil. euro. Myslím si, že každý z nás bol nadšený tým, čo sa tu

vybuduje a čo Trenčín dostane. Do jednej budovy sa mala spojiť autobusová aj železničná stanica. Pribudnúť malo 1150 parkovacích miest a investícia mala priniesť prácu 600 ľuďom. Toto sú fakty, ktoré boli povedané... Prelomový rok je 2013 ako som povedal bola prezentácia, ale verejnosti v tom čase nebola povedaná verejnosti informácia, že developer bol 28. augusta 2013 povinný podať návrh na vydanie územného rozhodnutia. On ho nepodal. Toto bol jeden z dôvodov, ktorý mohol zakladať predpoklad na odstúpenie od zmluvy (nie som právnik). Mesto napriek tomu túto informáciu nedalo verejnosti. S developerom zahájilo kroky, aby zaplatil zmluvnú pokutu. Čo je teda prospešné, dobre že uplatnili toto ustanovenie, ale aký vzťah má investor voči mestu preukazuje čas kedy bola zaplatená táto zmluvná pokuta, Bola zaplatená až v roku 2016 na základe príkazu, nie dobrovoľne. Verejnosť v roku 2015 nebola informovaná ani o jednej veci, ktorá je zásadná dovolím si povedať, že 28.8.2015 podľa zmluvy, ktorá bola uzavretá malo byť vydané stavebné povolenie, viaže sa to na to, že 28.8.2013 podali návrh na vydanie územného rozhodnutia a do dvoch rokov sa malo vydať stavebko. Mesto je súčasne stavebným úradom takže všetky tie kroky, ktoré mali viesť k územnému a stavebnému malo pod kontrolou. Dôkazom toho je , to je fakt nejdem hľadať chybu. Súd konštatoval, že mesto flagrantným spôsobom porušilo zákon pri vydávaní stavebného povolenia, keď investor prišiel na stavebný úrad sa nedostal ani ku spisu, lebo tam nebol. Súd presne popisuje kde a za akých podmienok sa potom našiel. Nie je to teraz podstatné viem to dovysvetľovať... V roku 2015 v decembri namiesto toho aby stavba bola povolená sa opäť menil územný plán, kde dochádzalo k zmene dopravného režimu, ale aj k zásahu do parku, ktorý bol kritizovaný architektami, rôznymi ľuďmi, skupinami, environmentalistami, ospravedlňujem sa vtedy som za to hlasoval, chcel som, aby to bolo, napriek tomu som nevypočul to že to bol megaprojekt, ktorý sa zakladal podľa architektov nanereálnych predpokladoch, čo sa potvrdilo, v tomto momente sa ospravedlňujem, mal som záujem, aby sa ten projekt robil. V decembri 2015 som zahlasoval za zmenu územného plánu, v rozpore teda s tým ako navrhovali alebo na čo upozorňovali architekti. A tento krok pokladám za druhú zmenu územného plánu, ktorou sa vyšlo investorovi v ústrety. Takto to malo vyzerať v roku 2015 (*prezentovaný výkres*)... V roku 2017 keď sa nezačalo so stavbou tak, 24.1.2018 hneď na začiatku roku vedenie mesta predložilo poslancom odstúpenie od zmluvy. Čo 24.1. aj mestskí poslanci schválili. Jednoducho s firmou ktorá takto postupovala doteraz sa odstúpilo od zmluvy. Samozrejme uznesením mestského zastupiteľstva, hneď nasledujúci deň mesto podalo žalobný návrh na súd o odstúpení od zmluvy, pripomínam január 2018. Hneď po voľbách v roku 2019 mesto zverejnilo v januári informáciu, že primátor mesta začal rokovať s developerom o ďalšej úprave projektu terminál, táto informácia bola zverejnená, napriek tomu, že mestskí poslanci stále aj dnes platným uznesením odstúpili od zmluvy. Rešpektujem vôľu pána primátora doriešiť tento problém, ale upozorňujem na to, že to bolo v januári 2019 kedy oznámil, mesiac a pól po voľbách, že ide rokovať. V roku 2022 po takmer 4 rokoch rokovaní s developerom mesto prichádza so zmenou územného plánu číslo 7. Korektné je tu povedať, že zmena územného plánu sa týkala centra mesta, to je to centrum, také to ufologické... Ale súčasťou zmeny územného plánu v roku 2022 v júni opäť pred voľbami boli aj požiadavky developera ohľadom terminálu, ktoré sú zapracované v tej zmene, zmena č.7 mala vplyv aj na Kukučínovu ulicu. Dlhoročne sa odkladá úprava Kukučínovej, lebo sa má realizovať terminál, ktorý pred chvíľkou sme počuli že bude až možno po... ešte 2 min.... (*pokračoval v prezentácii*) 47 stojísk bolo navrhnuté v termináli, mimo MHD, upozorňujem, MHD je pred železničnou stanicou. Teraz v 2024 sa prišlo s prístreškami, 9 miest pre všetky autobusy mimo MHD. Prečo v roku 2022 bolo potrebné 47 miest a po roku a niečo iba 9 miest. Bol nadhodnotený rok 2022 alebo podhodnotený rok 2024? ... Tu by som chcel

polemizovať bolo povedané, že toto je ten priechod pre chodcov... (*bolo prezentované*). Zábradlie – moja otázka znie viete si predstaviť v tom exponovanom čase? Stanica sa musí projektovať na exponovaný čas. Viete si predstaviť, že tadeto cez 1 priechod pre chodcov v ranných poobedných špičkách bol som tam 14,30 aj... stretne sa tam 9 autobusov naraz. Viete si to predstaviť, že tuto budú ľudia migrovať s kufríkom a budú hľadať kde je tá jeho zastávka? Viem, že teraz ľudia prejdú rôzne. Ja osobne sa domnievam, že nie je možné, aby obhospodáril celý tento priestor jeden druhý priechod tak ako boli navrhnuté migračné trasy... (*pokračoval popisom na situácii riešenia stanice...*) Navrhujem prehodnotiť počet odstavných plôch v počte 9 kusov pre všetky tie medzinárodné, prímestské a zároveň aj medzimestské autobusy. Bol som tam v jednom čase bolo 6 autobusov v jednom čase len na prímestskej... Prehodnotiť komunikačný prúd pre tých chodcov... Nerozumiem prečo, keď sa v roku 2011 investor zmluvne zaviazal, že vybuduje niečo pre mesto súčasťou budú aj MHD. Prečo tie niky pre MHD má mesto vybudovať na vlastné náklady? Nech to investor vybuduje a odovzdá za 1 euro, veď to bol jeho záväzok, že vybuduje terminál... Navrhujem, aby pri pozemkoch, ktoré majú údajne ostať do budúcnosti na vybudovanie terminálu... Pán viceprimátor povedal, že terminál sa bude tu stavať až keď v tomto priestore bude prekládka cesty. Nevie, či si rozumieme, čo je postup tej cesty. Nechcem ísť do toho detailu. Tam je investor štát, musí tam prísť železnica, SSC, a zároveň musí súhlasiť so všetkým vlastníkom, ktorým je v tomto momente súkromná osoba... Len príprava neviem, koľko si vyžiada... Problémy pri takejto výstavbe sú a vždy aj budú. K tomu financovaniu 2 mil. bez DPH. TSK prispeje sumou 1,2 mil. Mesto Trenčín si má vybudovať MHD na vlastné náklady, ročný výťažok za stanicu predstavuje cca 600 tis. €. V čom spočíva. 480 tis. € zaplatilo TSK za vjazdy autobusov v roku 2022... plus ostatné autobusy 80 tis. a prenájom taxi 1700 € ročne... Bavíme sa o sume 600 tis. čistý príjem. Takže 2 mil. stavba mínus 1 mil. TSK rovná sa 1 mil. rozdiel mínus 1,2 milióna. Ešte mu ostane 200. Pokračoval vo výpočte... **Mgr. Medal:** „Ďakujem za príspevok a otváram diskusiu.“

**Mgr. Forgáč:** „Ešte raz opakujem, čo som už povedal. Už v roku 2022 v decembri zadeklaroval pán Trabelssie za SIRS – Development, že je pripravený preinvestovať 2 mil. €. Ja tej logike, že TSK platí milión euro nerozumiem, ale nebudem to rozvíjať. Spoločnosť SIRS - development nebude musieť súhlasiť s preložkou, máme tu jasne zákon o vyvlastnení, plus tu máme zákony ako zákon o významných investíciách, resp. pripravuje sa zákon o strategických investíciách... Odborníci tomu rozumejú. Prehodnotiť počet autobusových ník – v jeden z dôvodov bol ten, že vyhral súťaž na obnovu železničnej stanice ako budovy, do dnešného dňa tá zmluva nebola a ten terminál č.1 na druhom podlaží vyúsťoval do budovy železničnej stanice, toto bez súčinnosti štátu nevedel realizovať, a je tam ďalšie množstvo dôvodov... Ešte dnes sú prerušené konania na vydanie územných rozhodnutí... Vráťim sa k počtu ník. 28+9 je 37 odstavných plôch. Tie v budove, 47, boli aj tie, ktoré sú na prestoje. Projektanti tejto prezentovanej stanice komunikovali aj so SAD, samotný investor je prevádzkovateľom... *uviedol príklad s veľkosťou obývačky užívateľa...* V každom prípade dotknem sa toho len ľahko, lebo nemám 10 hodín toho, čo bolo v zmluvách na slajdoch to mal pán Mičega dobre, verbálne to povedal zle. Hovoril, že zmluvný partner sa zaväzoval, že Zmluvy sú zverejnené na mestskom webe. Zrevitalizovať predstaničný priestor, tam sa o budove nedozvieme. Ten terminál - megastavba prišla na scénu v roku 2013. Nie je pravda, teraz k územným plánom, že územný plán prijatý 12.12.2012, že uvažoval nejaký terminál, alebo že bol šitý na niekoho mieru. Teraz k tomu územnému plánu, že bol šitý na niekoho to je zavádzajúce. Koncept k tomu územnému plánu bol schválený ešte za predošlého vedenia, niekedy v roku 2008 ešte sa pripravoval za pána Cellera. My sme ho upravovali samozrejme s tými

77 dotknutými orgánmi organizáciami na dobu 2012, kedy demografická krivka klesala, museli sme vyhadzovať rozvojové územia, menil sa oproti tomu konceptu. Nie je pravda, že by sa v 2012 roku niečo šilo na mieru developerovi, alebo spoločnosti SIRS. Celkom ma pobavilo, že to zlé mesto v roku 2015 zmenilo územný plán druhýkrát. Áno, bolo to v decembri 2015 a bolo to na žiadosť SIRS - development, ktorá bola podaná v roku 2014 v šiestom mesiaci, v decembri 2015 bola schválená mestským zastupiteľstvom. Celý tento proces aj podklady financoval investor, nakoľko to stavebný zákon umožňuje. Nebola to mestská zmena územného plánu. Rešpektujem kolegov architektov v Trenčíne, v tomto sme sa nezhodli, mesto Trenčín a jeho architekt sa nikdy nevyjadril, že terminál č.1 je v rozpore s územným plánom. Bol to názor odborníkov architektov... V roku 2014 sám investor cúvol, lebo chcel urobiť hrubú čiaru. Kde mesto a odborné útvary to nepovažovali za rozporné s územným plánom, a iní odborníci z externého prostredia to považovali. On niekde na prelome 4. a 5. mesiaca 2014 prišiel a povedal, že koniec, mám toho dosť, požiadal o zmenu územného plánu. Vtedajšie MsZ v roku 2014 schválilo pokyn na zmenu územného plánu a v decembri roku 2015 bol schválený územný plán, ako som hovoril. Či mesto pochybilo, nepochybilo? Ja garantujem, poviem to jednou vetou. Do dnešného dňa ako tu stojíme, ani jedno konanie, ktoré dnes ako tu stojíme je prerušené na stavebnom úrade. Na tie návrhy, ktoré boli podané v roku 2013. V ôsmom mesiaci bol podaný návrh na prípravu územia, teda cesty a inžinierske siete. Druhý bol podaný v decembri 2013 to je hlavná stavba. Oba sú prerušené. Ani v jednom prípade do dnes nebol stav podkladov oboch týchto spisov spôsobilý na to, aby sa vydali územné rozhodnutia. O vydaní stavebných povolení... Tvrdené bolo, že do dvoch rokov mali byť zrealizované. Nemali... Bola tam podmienka do jedného roka od nadobudnutia vlastníckeho práva na katastri, do jedného roka, mal byť podaný návrh na vydanie územného rozhodnutia a od toho podania návrhu na vydanie územného rozhodnutia do dvoch rokov malo byť vydané stavebné povolenie. To vám len dávam, akým spôsobom sa tu podávajú informácia. Zmluva je na transparentnom Trenčíne... Čo sa týka nejakých súdnych záležitostí. Áno, my sa súdime so spoločnosťou SIRS-Development... Ak by sme uzavreli zmluvu o spolupráci. Na stole je zmluva, tá by tie súdne spory ukončila. V každom prípade rozhodnutie okresného súdu bolo zrušené krajským súdom. Príde mi zavádzajúce, a nerozumiem, že niekto v prezentácii vám tu prezentuje, že mesto flagrantným spôsobom, bolo niečo porušované. Dúfam a verím, že tá hrubá čiara nastane... Staré pravidlo je - vždy je lepšie sa dohodnúť ako sa súdiť. Toto je na dlhšie... Ak táto zmluva neprejde cez MsZ ja veľmi rád na ten súd prídem... Rád vysvetlím, že či toto čo bolo tvrdené je pravda, alebo nie. Mesto žiadnym flagrantným spôsobom nič neporušilo. Je úplný blud, že sa stratili nejaké spisy. A tak ďalej. Mám zapísaných ďalších 10 vecí. Ale už teraz je toho dosť. Ďakujem.“ **Mgr. Medal:** „Ja len. To je to čo som na začiatku hovoril, aby sme sa týmto právne majetkovým veciam venovali len v najnevyhnutnejšej miere, ale ako vidíte sa im nedá vyhnúť. Skúsme sa vrátiť aj k tým odborným záležitostiam toho projektu. Chápem, že sú potrebné ďalšie reakcie.“ **Ing. Mičega:** „Dva roky nemal byť... Pýtam sa. Keď nemal podmienku investor do dvoch rokov podať návrh na vydanie územného rozhodnutia od nadobudnutia právoplatnosti návrhu na vklad. Moja otázka prečo platil v 2016 zmluvnú pokutu. NO asi preto, že nedoržal tú zmluvu. Je to fakt.“ **Mgr. Forgáč:** „Zaplatil, za to, že od momentu nadobudnutia vlastníckeho do podania návrhu na územné rozhodnutia prešlo viac času ako rok.“ **Ing. Mičega:** Ja sa tu nejdem pingpongovať. Porušil zmluvu, nepodal návrh včas, neinformovali ste o tom verejnosť. Druhá vec pán viceprimátor povedal si, že v zmluve nebolo jeho povinnosť vybudovať terminál. On sa zaviazal robiť terminál, to je jeho iniciatíva, nie iniciatíva Trenčanov. Súd konštatoval porušenie. To čo som povedal. Spoločnosť SIRS urobili fintu, prišli

na stavebný úrad, chceli nahliadnuť do spisu. Prišli s notárkou na stavebný úrad, tá všetko zapisovala. Ten spis tam nebol. Oni ho hľadali. Súd uvádza výňatok zo zápisnice notárskej, úradný doklad... Bolo volané a nachádza sa to u viceprimátora, na stavebnom úrade to nie je, oni to nemali. Túto pasáž ja vytiahnem, Máš možnosť pán viceprimátor povedať že si sa pomýlil. Konštatoval to súd. Prišli s notárom. Viac sa nejdem k týmto veciam vyjadrovať. Ešte jedno klamstvo vyvrátim... Toto je na odbornú tému. Zaujímam ma, Keď si zoberiem normu 73 60 56. Ako je vyriešené MHD, že sú tam 4 stojiská? V roku 2020 a to 7.10. mesto vyhlásilo verejné obstarávanie na autobusy dĺžky 11 do 15. Norma hovorí o tom keď sa radia za seba autobusy aký majú mať odstup. Ak máme 2 kĺbové, tie zoberú 18 a 18 metrov je 36 m. Dajte k tomu dve 12 m už sme na 60 m. Dajte 3 m. Minimálne v tomto prípade potrebujú 66 m 4 stojiská, ak použijem 2 kĺbové a dva malé. Navrhujú 63 m. Či navrhujete stojiská pre nie kĺbové? Ale treba povedať a platí tam čo som vravel o tom potrubí.“ *Pokračoval o súhlase k prekládke cesty a o envirozáťaži – bývalá baterkáreň, o odkladaní odstránenia environmentálnej záťaže investorom.*

**Mgr. Forgáč:** „Ja ešte tromi vetami. Koncom roku 2015 a začiatkom roku 2016 prebiehali rokovania o zmluvách k terminálu č. 1, bol som členom mestského tímu. Potrebovali sme spisy stavebného úradu na to, aby sme ich nastavovali na základe reálu. Ja som zavolať vtedy kolegyni na stavebnom úrade (už tam nepracuje), aby mi ich priniesli na hlavnú budovu, boli na právnom útvare. A pravda je, že spisy sa v momente keď sa zástupcovia SIRS - Development dostavili na stavebný úrad sa tam spisy nenachádzali. Toto sa môže stať komukoľvek, nemyslím to v zlom, ale poviem to, kto príde neohlásene. Samozrejme ak by boli ohlásení, čakali by spisy na stole na stavebnom úrade.“ *Pokračoval vo vysvetľovaní...* „V roku 2018 niekoľko dní po návšteve zástupcov spoločnosti na stavebnom úrade bolo na 3 až 4 strany vysvetlené, čo udialo so spismi kde boli, neexistuje žiadna strata spisov.

**Občianka:** „Som permanentný kritik autobusovej stanice. Občania Kukučinky verili, že ten terminál im opraví tú Kukučinku. Prišli sme tu kvôli tomu, aby sme vám povedali naše požiadavky. Prečo nemôžu mať občania cestujúci MHD nad sebou prístrešky keď prší? Ľudia tam budú stáť s dáždňikmi. Bude mesto, ten developer do roku 2025 postaviť toto všetko? Už je február nemáte povolenia.“

**Mgr. Medaľ:** Ak dovoľíte, krátke resumé, čo dosiaľ zaznelo. Prístrešky tam budú to zaznelo. Či budú kompatibilné o tom mám istú pochybnosť. Či sa to dá stihnúť? Ja si myslím, preasfaltovanie takéhoto priestoru a postavení stavieb a prístreškov, čo nám boli predstavené to si myslím, že dnes nie je problém urobiť za pár týždňov. Tohto by som sa nebál. Rád by som uviedol, prečo sme chceli o tom my poslanci komisia diskutovať. Sú pred nami dve zásadné rozhodnutia. Jedno je vydanie stanoviska mesta k tomu samotnému projektu. Bolo by fajn, aby sme sa dozvedeli od vás občanov mesta dozvedeli ako vidíte tento projekt, čo by ste chceli zmeniť, urobiť inak. Druhé je rozhodnutie, ktoré budeme musieť urobiť na zasadnutí mestského zastupiteľstva. Či zdvihneme ruku za zmluvu medzi mesto a developerom, tá zmluva bude znamenať hrubú čiaru za právnymi spormi, o ktorých sme teraz sa bavili. Toto rozhodnutie si nám nezávidím. Myslím, že všetci z nás poslancov mestského zastupiteľstva máme s tým nejaký problém. Zorientovať sa v tom nie je jednoduché, videli ste aké sú na to názory, a samozrejme aj toto je dôležité hľadisko, ktoré by nás zaujímalo z vášho pohľadu, ale držíme sa hlavne samotného projektu.

**Mgr. Forgáč:** „Časovo, tá realizácia toho čo ste tu videli, je to kompletná rekonštrukcia povrchov s nosnými časťami tých ciest, nie sú to len prístrešky. V zmluve je naplánovaná na deväť mesiacov. Ak by do toho padla zima. V zimných mesiacoch lehoty neplynú... Stihnuteľné to je technicky podľa mňa za sedem mesiacov, to znamená, že deväť mesiacov je čas, na ktorom sme sa dohodli, takto



budeme vychádzať, do zmluvy. Ak rátame odzadu, povedal som že do konca roku 2025 je to realizovateľné. Dnes ako tu stojíme je to viac ako rok. Pri takejto zložiteľnosti konania ... Je to uskutočniteľné.“ Ing. Michalík: „Chcel by som.. Ako ste otočili smer autobusov, všetky autobusy budú prechádzať koridorom tých peších. Teraz keď príde cestujúci z vlaku nastúpi rovno z chodníka na MHD. Podľa toho bude autobus dávať prednosť.. Zdá sa mi to komplikované. Druhá vec. Diaľkové autobusy mali dlhé stojiská 5 alebo 6. Má sa to tam všetko zmestiť? Keď sa tam autobusy v špičke nahnú budeme mať zápchy na Kragujevackých hrdinov.“ **Mgr. Forgáč:** „Bolo to jasne znázornené. Je tam 5 ník pre prímestskú dopravu (hovorím o novom stave) plus 4 niky pre diaľkové autobusy a na Železničnej ulici v tom rade sú 4 pre MHD a 2 niky pre vykládku prímestských autobusov zo smeru od Dubnice. Ak rátam je to... Toto vymyslel nie politik ani developer. Je to odkomunikované. Venovali sa tomu šéf útvaru mobility, architekt... Ak by to nebolo dostačujúce, odborné útvary by to neodsúhlasili. Počty v súčasnosti prímestské na tom parkovisku na stanici pri kasárňach je využívaných 7 ník, a dnes tam bude 7. Ono to sedí. Extrémne situácie, že by prišli 4 kĺbové autobusy. Z akého dôvodu to preháňame? Opakujem toto nevymyslel politik, preverili to a odobrili odborníci.“ **Mgr. Petřík:** „Mám 3 otázky. Kedy ste s tým návrhom prišli na mesto? **Ing. Cmarko:** V lete. **Mgr. Petřík:** „Ako poslanec som to videl 3 mesiace dozadu. Keby s tým prišli v lete možno by malo vedenie mesta nejakú odpoveď a vedelo by sa s tým niečo robiť. Existujú prepočty na tých 7 ník prímestských v porovnaní s cestovným poriadkom? Na 8 hodinu chodia deti a zamestnanci... Tretia otázka tých 28 stojísk je vecným bremenom podchytené voči kraju. Ak náhodou v roku 2025 nevyhrá súťaž na prímestskú prepravu nemyslím si že dovoľí 28 autobusom parkovať na súkromnom pozemku, ktorý môže použiť na výstavbu Je tých 28 miest zachytené dlhodobým bremenom, TSK to má zmluvne podchytené?“ **Ing. Cmarko:** Zmluva to obsahuje, na prímestskú je tam vecné bremeno. K tomu prepočtu podľa cestovného poriadku. Riešili sme to s SAD, toto prebehlo v začiatkoch, a čo sa týka počtu ... je to zapracované v projekte. Chodci v súčasnej dobe vieme ako to je. Momentálne nie sú užívatelia riadený v tom priestore. V dokumentácii nie sú po celej dĺžke zábradlia. Projektant dopravy navrhol (*ukázal na výkrese kde*) Po komunikácii so ŽSR bol definovaný zásobovací a servisný priestor ku trati. Zábradlie je v predstaničnom priestore ako je budova a v tejto časti... *Vysvetlil ako majú ľudia možnosť peši smerovať a zdôraznil bezpečnostnú stránku.* **Ing. Mičega predsedovi predložil výkres so zábradliami.** **Mgr. Forgáč vysvetlil, že pravdepodobne situácia predložená nie je aktualizovaná...** **Mgr. Forgáč:** Dotiahli sme zmluvy so spoločnosťou a 22. decembra sme ich zasielali. Kým sme nemali dotiahnuté veci mi ako úrad so spoločnosťou, sme to neotvárali. Tie projektové dokumentácie boli odovzdané v októbri 2023. Chcem upresniť SAD Trenčín je dopravca, ktorý pre TSK realizuje prímestskú autobusovú dopravu. SIRS – Development je prevádzkovateľom stanice. Pán Cmarko odpovedal, že vecné bremená sú zdefinované.“ **Mgr. Petřík:** „SAD Trenčín predseda predstavenstva je pán Trabelssie. SIRS je predseda predstavenstva pán Trabelssie. Majiteľ je rovnaký, sú to dve spoločnosti... Za seba poviem mne sa toto nepáči, je to veľmi stiesnené na malé územie. Samozrejme Trenčín si zaslúži novú stanicu, ale nie za každú cenu. Budem vás počúvať či zmeníte môj názov. Ja si myslím, že hrdzavé prístrešky, čo sa týka medzinárodných žiadne prístrešky, sú lepšie ako keď stratíme možnosť zabojsť o tieto pozemky a do budúca si na nich vybudovať stanicu naozaj akú si Trenčín krajské mesto zaslúži. Ďakujem.“ **p.Vrabec:** Prekládka cesty ,ktorá by mala ísť popred stanicu do zeme je veľká investícia. Veľká investícia sú aj tie stojiská. Keby sme ich robili prvýkrát potom by sme to všetko demontovali, urobili prekládku... Druhýkrát to celé stavať na novo je dvakrát taká investícia... Prekládka cesty urobiť popred stanicu na tom kuse a potom dať projekt ako je urobený. Pokračovať

s prekládkou keď bude aktuálna. Opýtal sa na prestrešenie... Bolo by dobré aj pamätať na výrobu elektrickej energie Slnkom.“ **Mgr. Medal:** „Aj ja som sa pýtal ako to bude zosúladené s prekládkou cesty.“ **Mgr. Forgáč:** „Rekonštrukcia autobusovej stanice je súkromná investícia SIRS-development. Prekládka cesty I/61 je investícia štátna, to bude realizovať SSC. Rekonštrukcia autobusovej stanice je za 2 mil. preložka cez 100 mil. €. Stav prípravy, zložitosť procesov neporovnateľné veci. Predpokladám, že preložka sa spustiť dá do 10 rokov. Rekonštrukcia autobusovej stanice sa môže spustiť budúci rok... Vždy sa snažím odpovedať v nejakom kontexte. Čo sa udeje keď SAD Trenčín stratí kontrakt na prímestskú dopravu. Ja poviem, že SAD je jeden subjekt a SIRS je druhý. SIRS bude ďalej podnikať ako prevádzkovateľ autobusovej stanice. To sú fakty. A to že sú spoločnosti prepojené vlastničky je irelevantné.“ **p.Kubač:** „Ohľadom stanice sa chcem spýtať. Ako bude riešená doprava po Železničnej ulici? Štefánička bude vyťažená normálne, ale Železničná ul. tade si skracujú smer llava ďalej na Bánovce. Takže keď majú autobusy križovať cestu a odbočovať smerom doľava bude tam problém. Ak sa jedná o samotnú stanicu rozmerovo obvod vonkajší zostane, Pre prímestskú Dial'kových vieme koľko sem chodí, ako často zastavujú... Linky chodia raz za týždeň, keď chce spoločnosť podnikáť, máme tam ďalšie stanovišťa... O prechode pre chodcov – je to centrálné aj na iných staniaciach, akurát by som mal výhradu k prechodu ako je terazšie klientske centrum a prechod cez železničnú ulicu. Keď tie autobusy sa točia v smere hodinových ručičiek budú musieť dávať prednosť vozidlám vľavo aj vpravo, ale musia dať prednosť aj chodcom, ktorí idú hneď vedľa autobusu, vznikajú problémy, mohol by sa presunúť... Od parkoviska smerom keby sa išlo... Ďalšia vec, dĺžka stanovišťa pre mestskú dopravu. Dva dlhé autobusy keďže sa tam vytáčajú... tak, aby cestujúci slušne aj nastúpili.. Stredné dvere tam je problém (mamičky s kočíkmi). Pokračoval v popisovaní situácii z pohľadu šoféra autobusov, technické veci, počet ník pre prímestskú nestačí, treba vychádzať aj z praxe, šírka jazdných pruhov v zakrivení...“

Reagovala **Ing.Strápková:** „Autobus nebude vycuvávať, priamou jazdou zájde a jazdou vpred z niky vyjde, vypúšťa sa tam odbočovací pruh, malo by to dopravu zrýchliť, nemali by čakať, priestor je dostatočne dlhý. Samotné stojisko má v najužšom mieste 3,5 m, autobus je široký 2,5 jazdný pruh á šírku 3,5 m čiže zostáva tam akoby prejazdná šírka 4 m na plynulosť je to dostatočné. Hlavný okruh na výkrese sivý je uvažovaný ako taký veľký kruhový objazd, kde bude nadradená doprava autobusov. Vozidlá, ktoré si to skracujú cez železničnú stanicu budú dávať prednosť pri vychádzaní autobusov. Čiže keď tam budú autobusy stáť, prejazdy osobných áut budú dávať prednosť... Všetky navrhované prvky sú navrhované na autobusy diaľkovej dopravy, ktoré sú dlhšie ako mestské a prímestské. Čo sa týka toho rozmiestnenia všetko sa dá skoordinať grafikonom. Bolo to konzultované so SADkou, ktoré grafikon tvoria aj to usporiadanie zastávok. Dial'kový autobus bolo spomínané, že tu nejaký chodí raz za týždeň, nie je dôvod aby takýto autobus blokoval jedno celé stojisko, ktoré sa dá celý týždeň využívať... Počet stojísk bol daný SADkou a za mňa zámerom bolo navrhnuť stojiská tak, aby boli komfortné pre prímestskú, diaľkovú alebo mestskú dopravu. Bolo spomenuté osvetlenie. Osvetlenie je integrované v rámci prístreškov.“ **Občianka:** „Teraz autobusy smer Dubnica llava budú mať prednosť. Aký spôsobom bude zabezpečené značkou? Autá tam teda budú stáť celou cestou... Nepodarí sa že tadiaľ osobné autá prestanú jazdiť. To sa v Trenčíne nepodarí. Je tu veľa vecí čo treba riešiť.“ **Ing. Michalík:** „Špecialitou Trenčína je robiť všetko na minimum. Prečo to Parkovacie miesta na minimum. Cesty na najnižšiu šírku.“ **Ing. Strápková:** „Ako som spomínala tie návrhové prvky nie sú minimálne. Hlavný okruh je široký 4 m, norma hovorí že komunikácia je postačujúca šírky 3,5 m. V oblúkoch sa to rozširuje pri výjazde to má

7,5 m. Polomery horný oblúk od parku má 40 m polomer. Nikde v meste nie je križovatka kde je taký polomer kde autobusy chodia. Ten druhý má polomer 15 m to je polomer pre kamióny. Ten posledný pri výjazde na komunikáciu je 15 m a na zachádzanie na niky je 10 m, upozorňujem ale, že v mieste je komunikácia rozšírená tak, aby ten autobus mal dostatočný priestor. Pokračovala o polomeroch pre diaľkové autobusy.“ **Ing.arch. Bed'atš:** „Zareagujem na to, že máme byť rozšafnejší. Naše normy sú oveľa rozšafnejšie, ako sú európske normy. Kde napríklad šírka jazdných pruhov zabezpečuje oveľa väčšiu komfortnosť a bezpečnosť cyklistom a chodcom... Meškáme za Európou. Autá by nemali mať obrovské nadštandardné rozšafné priestory, neuvedomujeme si to ale sami sebe ubližujeme keď takto projektujeme. Takže mi projektujeme v zmysle našich noriem, resp. aj nad normu. Podľa mňa nehrá rolu aké sú tam rádiusy. Autobus tam pôjde pomaly. Princíp je o tom, že ľudia po Železničnej ak si budú chcieť skracovať, nech sa páči, keď pôjdete po Železničnej ulici pôjdete pomaly, budete tam musieť zastaviť, pretože preferujeme verejnú dopravu. Je to fakt, na ktorý si musíme zvyknúť. Musíme sa začať prispôsobovať, inak tie mestá nevylepšíme a budú nám tu stále kraľovať autá na obrovských parkoviskách, širokanských cestách, šialenými rýchlosťami, to nie je cieľom života v meste.“ **Pani Strápková:** „Celá tá zóna bude zóna 30 km/h. Aj to je za účelom, aby to tranzitných odradilo, aby zóna nebola zbytočne zaťažovaná. Sama tam zavážam deti keď cestujú z Trenčína. Mám tam situáciu navnímanú ako šofér aj ako chodec. Čiže bude to zóna 30, a nadradený pohyb autobusovej dopravy.“ **Pán Šťastný:** Začnem ako užívateľ verejnej dopravy. Zmizol zelený ostrovček, Budeme tam mať viac betónu ako doteraz. Ako užívateľ verejnej dopravy som teraz vystúpil pred stanicou a nemusel prechádzať cez dve cesty. Teraz cez ten prechod budú cirkulovať všetky autobusy. Dvakrát väčšie riziko, oproti tomu keď som vystúpil oproti stanici. Ani jedna zastávka nie je orientovaná tak, aby využila vystupovanie na chodník k stanici. Ako užívateľ to vnímam zle. Celé natlačenie tiež zle. Mám rád keď sú veci na začiatku predimenzované... Mne sa osobne tento návrh nepáči... Majetkový pohľad – ocenil by som keby mesto takýto strategický priestor vlastnilo. Riešenie na rýchlo, aby to vyzeralo. Kvôli európskemu mestu. Budeme mať zviazané ruky do budúcnosti na poriadne riešenie.“ **Mgr. Medal:** „Na začiatku to tu padlo, že doprava sa otáča, že niky nemôžu byť pri chodníku k stanici. Moja otázka sú aj iné dôvody otočenia dopravy?“ **Ing. Bed'atš:** „Zareagujem pánovi Šťastnému. Áno ľudia, ktorí vyšli na mestskú dopravu mali... ľudia, ktorí išli na prímestskú dopravu museli prechádzať cez cestu mali to ďaleko. Nevieť presne aký je pomer užívateľom MHD a PHD... Pohľad môže byť teda aj opačný. Niektorí z Jastrabia môže hovoriť, že teraz môže už nastúpiť tu. Bral by som do úvahy to, že všetkým užívateľom MHD aj PHD sa komfort oveľa zlepšil. Ocitnú sa na jednom mieste. To nie je cesta. Je to nástupisko autobusov, nebude tam chodiť 20 tisíc áut 70tkou. Preto sa to otočilo, to bol hlavný dôvod, aby to nebolo ako dnes, aby zastávky mali na pravej ruke, .. cieľom nebolo, aby nezostali zastávky boli majetkovo tam. Cieľom teda bolo, aby sa všetky zastávky ocitli pred železničnou stanicou. Nikto nie je nútený križovať cestu. Prosím neberme to ako cestu, je to súčasť autobusovej stanice kde sa posúvajú autobusy.“ **Mgr. Medal:** „Neodpovedal si mi úplne. Pýtame sa. Tých šesť, ktoré sú na tej zelene, by sa ocitlo na opačnej strane, ako sú taxi, autobus má dvere na pravej strane.“ **Ing. Strápková:** „Chodník je hlavný peší tranzitný priestor, sú tam zastávky, ľudia tam čakajú, nie je tam vzhľadom na šírku priestoru situovať tam prístrešok. Aj to bol dôvod.“ **Ing.arch. Mrva:** „Odstráňme odtiaľ všetky zábradlia. Autobusy tam pôjdu pomaly. Nie je dôvod, aby zábradlia obmedzovali pohyb chodcov. Na Nivách nie je žiadne zábradlie, lebo je to stanica.“ **Mgr. Forgáč:** „Zábradlia – to bola požiadavka okresného dopravného inšpektorátu. Zábradlia sú navrhnuté v kontakte s budovou železničnej stanice, vľavo je tá preluka kde sa z perónov dá dostať pešo a plus oproti

priechodu je hlavný vchod. Bola to teda podmienka ODI, ktorú bolo potrebné splniť.“

**Mgr. Medal:** „Využijem ak dovoľíte prítomnosť zástupcov investora a projektantov. V zmluve, o ktorej máme hlasovať ako poslanci sa rieši situácia keď sa bude niekedy v budúcnosti stavať veľký terminál čo sa stane so zastávkami MHD, ocitnú sa na mieste stavby terminálu, čo s nimi bude počas výstavby terminálu a čo sa s nimi stane, kde budú po výstavbe terminálu.“

**Mgr. Forgáč:** „Nebudem hovoriť čo bolo, v každom prípade na základe uznesenie FMK z novembra, decembra 2023 bolo zakceptované spoločnosťou SIRS - Development, že tie zastávky, čo sa týka pozemkov, sú ošetrené vecným bremenom v prospech mesta Trenčín v prípade že by mala nejaká stavba zasahovať do tejto plochy bude sa musieť v budúcnosti spoločnosť s mestom dohodnúť. Nebude sa vymýšľať či zasiahne nezasiahne. Máme tam vlastné niky, máme trvalé právne riešenie. Máme zabezpečené úplne, keď sa vecné bremeno zriadi zmluvne ono ho nejde iným spôsobom ako zmluvne zrušiť.“

**Ing.arch. Bedáts:** „Ja to popíšem z architektonického pohľadu. Zastávky prímestkej hromadnej dopravy boli vo veľkom termináli vnútri. Popísal na situácii kde budú zastávky MHD.“

**Ing. Mičega:** Chcel som dve poznámky. Jedna je ohľadom toho terminálu.... Nevie, kto z vás verí, že terminál sa bude stavať až keď bude urobená prekládka. Možno by trebalo zodpovedať a akom stave je územné konanie na tú prekládku. To je to územné ÚK čo malo byť podané v nedeľu deň po voľbách. Ono bolo podané pol roka alebo trištvrte potom. Z hľadiska právneho, obracalo sa to na odborníkov... otázka je: Ako sa koná alebo ako sa bude súbežne konať vo veci umiestnenia stavby na stavbe? Prekládky by mal byť investor štát, tohto SIRS - Development. Ako sa s tým vysporiada stavebný úrad? To z hľadiska, aby bolo to rozhodnutie zákonné. Na začiatku bolo povedané komisia životného prostredia, nič v zlom, nie je podstatné zábradlie, viete odpovedať na envirozáťaž. Zásadné veci si máme zháňať, toto tu malo byť.

**Mgr. Medal:** „Podal som žiadosť o vysvetlenie k tej environmentálnej záťaži, očakávam odpoveď. Úplne sa to netýka tohto projektu, možno by sa to mohlo týkať tej zmluvy ktorú máme na stole.“

**Mgr. Forgáč:** „Ja myslím, že envirozáťaž sa týka pozemku, ktorý bol odkúpený od súkromného vlastníka medzi ulicou Kukučínovou a defacto súčasnými prímestskými linkami (parkovisko pri kasárňach). Sú na to orgány ktoré to majú v kompetencii aj vymožitelnosť toho rozhodnutia. V každom prípade správne bolo povedané, že na jednom pozemku nemôžu byť umiestňované 2 stavby a už vôbec nie keď ide o dvoch investorov, z tohto dôvodu nebola podaná žiadosť o stavebné povolenie na rekonštrukciu autobusovej stanice na toto nové, lebo dodnes sú tam visiace, prerušené konania na základe návrhov územné rozhodnutie na terminál jeden z roku 2013. Ten súbor zmlúv o ktorých bude mestské zastupiteľstvo rozhodovať nehovorí len o súdnych sporoch, ale aj o tom že navrhovateľ SIRS zoberie oba tieto návrhy na vydanie územného rozhodnutia späť. To vytvorí priestor preto, že tam bude povolená stavba rekonštrukcia autobusovej stanice. A možno jedna komunikačná nepresnosť v minulosti, v rámci jedného živého vstupu vlastne spôsobila, že sa to nejakým spôsobom zneužíva, že kde je to územné konanie, ktoré malo byť podané v roku 2022. Veľakrát to bolo vysvetlené, jasne a jednoznačne, žiadne územné konanie na preložku I/61 nie je spustené, ani nevie byť, nemá byť ako. Dnes je to tak, že na základe projektu, je to vlastne štúdia realizovateľnosti – posudzoval to útvary hodnoty za peniaze na ministerstvo financií v minulom roku. Vyhodnotil to, že to vychádza veľmi dobre. Je to nejaká konštanta. Ak je pod 1,3 je to zle. Keď to vychádza nad 1,3 tak to je OK a úrad hodnoty za peniaze to potvrdí, že je možné sa do toho púšťať zo strany štátu, aj z hľadiska návratnosti a z pohľadu rôznych vecí. Myslím že to vychádzalo 1,53 alebo 1,56. Toto má projekt za sebou. Spúšťa sa príprava na projekt pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie a už sa chystá obstarávanie na vyhotovenie zadania pre všetky stupne projektovej dokumentácie.“

Teda územné konanie nevie bežať, je to beh na dlhú trať, ak to bude o 7 rokov tak to bude výkon. **Občan:** prečo je to otočené? Vysvetľovali ste to ale stále je to podľa mňa proti zdravému rozumu. Mestská doprava ... nie všetky chodia na stanicu, medzimestských je menej A práve tie čo najviac budú obsluhovať tie sú ďalej od stanice, železničnej. Ak by to bolo ako kruhový objazd nekrižovali sa vôbec, ale takto sa budú križovať autobusy pri vjazde aj výjazde. Tie niky sú tam aj prístrešky, alebo tam bude aj nejaký vykurovaný priestor? ...“ **Ing. Strapková:** „Prístrešky nebudú vykurované, ale budú tam akoby zásteny, ktoré budú chrániť pred vetrom dažďom, budú vybavené lavičkami, osvetlené, označníkmi s informáciami o príchodoch a odchodoch. Čo sa týka umiestnenia už sme sa o tom rozprávali.“ **Ing. Bed'atš:** „Tie tri stavby, prostredná je bufet, potom čakáreň, vykurovaná a tretie je zázemie SADky. Zareagujem vyjdem z vlaku a mám blízko na MHD. Keď ide niekto do Teplíc teraz to má ďaleko. Veľký počet ľudí z regionálnych autobusov to budú mať bližšie. Odvšadiaľ z vlaku, z prímestskej dopravy budú mať cestujúci na MHD rovnako. Projekt je kompaktný sústredený na jednom mieste. Všetko je umiestnené vedľa cesty... Trenčanov čo dochádzajú za prácou do Teplíc, alebo študujú v Novom Meste je veľa.“ **Občianka:** „Chcela by som vedieť šírky priechodov pre chodcov, ak tadiaľ pôjde veľa ľudí? Len sa pýtam. Sú navrhnuté v zmysle normy. Norma hovorí že min. šírka má byť 3 m, všetky navrhnuté priechody majú 3 m.“ **Ing. Ščepko:** Na začiatku poviem, nie som veľký fanúšik pána Trabelssieho. A jeho firiem. Keď sme dostali tento materiál vyvolal vo mne rozpačité niektoré otázky, ale s postupom času... mali sme tento materiál na finančnej a majetkovej komisii, debata tam viedla aj k výsledkom, ktoré spomínal pán viceprimátor... Mám pripravený materiál otázky, skúsím vypichnúť dôležité body, ktoré som chcel spomenúť na zastupiteľstve. Zlúčenie stojísk pre MHD a prímestškú hromadnú dopravu, dnes sú rozdelené dve státia pre prímestškú v tej prvej časti (*p. Cmarko označoval na situácii*) Či je možné zlúčiť a integrovať autobusy prímestskej dopravy do 4 zastávok MHD? **Mgr. Forgáč:** „Možné to je, ale prišli by sme o tú výhodu, že tie 4 niky MHD nebudú patriť do stanice... Potom nevieme zabezpečiť to, že táto celkovo 90 m nika bude mimo stanice. To čo bolo v zmluvách z roku 2021 že mesto neplatí za vjazdy na stanicu spoločnosti. Dve prímestské sú súčasťou stanice a 4 budú vykúsnuté, že hranica stanice právne bude mimo tých 4 ník, tie 4 mestské nebudú patriť do stanice, ani v budúcnosti nebude môcť nikto od mesta poplatky za vjazdy. Na okraj tieto poplatky rok dozadu boli uvažované vo výške 150 tis. €. Len za autobusy MHD ktoré tam prechádzajú.“ **Ing. Ščepko:** „Príklad prečo je to nešťastné. Zastávka gymnázium, aj keď je veľkorysá, čo sa týka dĺžky, bola rozdelená na časť pre prímestškú, a časť pre MHD. Vďaka môjmu podnetu sa podarilo integrovať, akoby jeden označník je pre MHD aj prímestškú. Nedochádza k situáciám, že kĺbové 18 metrové vozidlo zostáva chvostom akoby mimo hrany obrubníka a núti cestujúcich buď zísť na vozovku a následne do vozidla, alebo opačne. Nepokladám toto za úplne šťastné. Čiže ak to právne nie je možné musím ustúpiť. K tomu zábradliu, v materiáloch, ktoré nám bolo zaslané zábradlie reálne pokračovalo k tomu prvému priechodu pre chodcov ktoré vyúsťuje do parku. K tomu nástupisku MHD považujem za nie úplne šťastné ak budeme mať 2 typy prístreškov v jednom celku pomerne kompaktnom. Neexistuje spôsob aby sme aj vizuálne zjednotili a reálne neoddeľovali časť ktorá bude reálne stanicou od tých ktoré budú s našimi štandardnými od EuroAwk. Chcem sa spýtať či chodník, ktorý vedie popri budove železničnej stanice prejde rekonštrukciou. Ak tam necháme ten starý asfalt a nebude kompaktný s tou dlažbou ktorá je v návrhu riešenia, tak to považujem za nešťastné.“ **Ing. Cmarko:** „Čo sa týka spevnených plôch keďže nastane rekonštrukcia železničnej stanice ako budovy tak tento priestor zatiaľ je ponechaný, pripravený na konzultáciu, pretože sa to týka priamo fasády budovy, bude oprava havarijného stavu, tieto plochy sú

spoločnosti SIRS -Development, v rámci údržby sa to spraví. Čo sa týka finálneho povrchu čakáme na to ako to bude projekčne. Nemajú finálny projekt preto to teraz nevieme doriešiť.“ **Ing. Ščepko:** Ako predseda cyklokomisie ma trápí že tam nevidím prepojenie nejakého cyklokoridoru. Cyklogenerel sám definuje jednu konkrétnu trasu aj keď doplnkovú do priestoru železničnej stanice. Je s týmto počítané. Aj s umiestnením cyklostojanu... **Ing. Strapková:** „Vrátim sa ku chodníku. Tu je vidno časť ktorá sa bude dorábať. Ďalej opisovala na situácii pohyb chodcov a kde bude povrch rekonštruovaný... Čo sa týka cyklo. Ťažko vtesnať do tejto časti cyklistov. Je to téma aj odkiaľ kam, akým spôsobom tam tí cyklisti prídu. Popísala terajšiu trasu. Po konzultácii so železnicami by bolo možné cykloprístrešok situovať“ **Ing.arch. Bed'atš:** „Doplní. Železnice majú vysúťažného projektanta na rekonštrukciu železničnej budovy, je hotová štúdia, fasáda sa bude upravovať a budova nadstavovať v časti... V štúdii bolo navrhnuté viac cyklostojanov. Z Trenčína gro ľudí, ktoré idú z podchodu z vlaku budú mať bližšie.“ **Ing. arch. Guga M.:** Bol som jeden zo spracovateľov návrhov štúdie železničnej stanice. Chodník je majetkom SIRSU, bol pokus vytvoriť tam bezbariérový prístup... Chápem snahy vybudovať zaujímavý predstaničný priestor, bufety, hygienické zariadenia... Čo bude s tými prílepkami nalepenými na stanici? Bufet pri podchode, nie je možné zrekonštruovať fasádu. Takéto prílepky, tam budú aj naďalej, budú sa duplikovať formou ďalších kioskov, alebo to asi nie je predmetom revitalizácie. Železnice s tým nevedia robiť nič, lebo to nie je ich.“ **Ing. Cmarko:** „Čo sa týka tých bufetov... Spoločnosť je v komunikácii so železnicami, nebudú sa revitalizovať nejakými prístreškami ale budú samozrejme komunikované v súvislosti s projektom obnovy budovy žel. stanice. Požiadavka železníc je aby sa tie bufety riešili v rámci budovy železníc SR.“

**Mgr. Rybníček,** primátor: „Železničná stanica všetko nasvedčuje tomu, je to v uznesení veľká pravdepodobnosť je že rekonštrukcia sa začne v roku 2025 a bude sa rekonštruovať v roku 2026. V priebehu minimálne roka budeme vedieť ako bude rekonštrukcia prebiehať, bude sa pripravovať dokumentácia pre stavebné povolenie... Budeme vidieť či tam budú nejaké lešenia. SISR nebude mať problém chodník zrekonštruovať. Skôr je obava o tom aby sa to nezrekonštruovalo a potom sa to rekonštrukciou budovy nepoškodilo, nejakými stavebnými materiálmi... Jednoducho poviem, som rád keď sa pán poslanec Petřík verejne vyjadril ... Chcem povedať jednu vec, platí že toto je projekt ktorý sa určite zrealizuje, za 2,4 mil. euro. Keď ho nezbrzdí pán Slávik, a neviem kto všetko. Som presvedčený ho spoločnosť SIRS development do konca roka 2025 aj zrealizuje. Ak sa poslanci rozhodnú že nepodporia zmluvu alebo väčšina a väčšina sa rozhodne, že nepodporia zmluvu na to aby sa toto mohlo zrealizovať. Potom sa mesto prestane akýmkoľvek spôsobom na čele so mnou sa snažiť o akúkoľvek dohodu so spoločnosťou SIRS - Development a dávame priechod súdnym sporom ktoré dnes prebiehajú. Nie je to vyhrážka, fakt je, ten kto by investoval do priestorov keď je v súdnom spore, a nevie ako to dopadne. Vysvetľoval čo by sa stalo ak súdny spor spoločnosť SIRS prehrá. Nemienim byť zo strany občanov obvinovaný a kritizovaný s tým že nič nevieme urobiť s autobusovou stanicou. To že sa investor rozhodol nepostaviť za svoje vlastné peniaze 1. terminál za 107 milionov za to nemôže primátor ani poslanci, za to môže investor ktorý pozemky vlastní. Toto nie je autobusová stanica mesta. Ani terminál nebol investíciou mesta. O tej investícií rozhoduje ten ktorý to platí. ŽSR nepodpísali víťazný projekt na prepojenie autobusovej stanice so železničnou. Pravdepodobne sa s nimi dodnes súdi. Padol celý projekt, pretože neuspel na železniciach. Prišiel 2. terminál za menšiu sumu 50 mil? V roku 2020 – 2022 v čase keď sa mala podpísať zmluva prišiel Covid, a ekonomika, prišla inflácia rozhodol sa logicky a ekonomicky. Teraz robíme 3krát. Mimosúdna dohoda, aby sme tam niečo mali. Keď to neprejde a toto mesto dá prednosť súdnemu sporu, tak

otvorene poviem že budem rád... stratíte právo mi povedať, že za stav stanice ktorá bude vyzeráť tak ako vyzerá počas trvania súdneho sporu už 5-6 rokov nemôžem ja, bude to rozhodnutie poslancov a občanov. Súdny spor s investorom, ktorý chcel stavať podzemné parkoviská pri ODAe trvá 12 rokov, súdny spor so SIRS bude trvať 3 alebo možno 10 rokov. Nikto podľa môjho názoru nebude môcť hovoriť, že je to chyba mesta. Preto som prišiel s tým že som predložil zmluvu, preto som navrhol mimosúdnu dohodu, aby som konečne raz a navždy s takýmto projektom, ktorý navrhol SIRS postavil sa pred poslancov pred verejnosť a opýtam sa chceme toto alebo sa ideme súdiť. Budem rešpektovať aj keď sa rozhodneme, že to ideme stavať aj to že sa ideme súdiť... Ide o malé normálne nástupište pre 50 tisícové mesto, 100x lepšie ako to že by sme sa ďalej súdili. Myslím že sme si na všetko zodpovedali... Už nebudem naťahovať čas, je pre mňa dôležité aby táto stanica bola hotová do 2025. Keď už železničnú budú rekonštruovať asi 2025-2026, budem robiť všetko preto čo je v mojich silách,... a dostalo sa to do uznesenia vlády... EHMK je celoslovenská záležitosť, a pomáha nám minimálne v argumentácii aby sa to urýchlilo. Rozhodnutie je jednoduché, chcem sa zbaviť toho stáleho osočovania z toho že nič s tým nerobím, robíme s tým už 13 rokov..., dopracovali sme sa k niečomu čo má zmysel pre Trenčanov aj obyvateľov kraja.“ **Ing. Mičega:** „Povedal si Covid, chcem ťa upresniť v júni 2022 prišiel ten 47 parkovací dom terminál, pred voľbami. Po roku tu máme prístrešky.“ **Mgr.Forgáč:** „Dopady Covidu boli citeľné aj v roku 22. Dopĺňam už bola bohužiaľ aj vojna na Ukrajine.“ **Mgr. Medal:** „Chcem reagovať na poznámku o ktorej hovoril, už to nebude ďalej predlžovať, to bola reakcia na to že už v januári 2024 sme mali prejednávať tento materiál, stiahnutý bol aj kvôli tomu že nebol dostatočne prediskutovaný. Aj preto sa uskutočňuje dnes toto rozšírené zasadnutie tejto komisie. Moje záverečné slovo. Dostal som na kopec otázok odpovede. Vôbec to nie je tak jednoduché, ako hovorí pán primátor. Tie rozhodnutia, je na nás poslancoch. Som na vážkach ako ja osobne budem hlasovať. Veľmi pekne ďakujem, že ste prišli, a že ste svoje názory prezentovali. To hlasovanie prebehne 28. 2. na zasadnutí mestského zastupiteľstva, to bude najpodstatnejší výsledok tejto debaty. Ak chcete ešte niečo dodať existujú spôsoby ako kontaktovať poslancov, aj nás v komisii. Budeme radi ak nejaké podnety doplníte písomne.“ **Občan,** za obyvateľov bytovky na Železničnej ulice: „Päť mesiacov je to, že sme nedostali reakciu. Ako mienia plochu environmentálnej záťaže riešiť? Ako to chcú odstrániť? Kedy? Keď nemajú v schopnostiach zamedziť tam prístup, dať to pod kamery aby sa nestávalo, že celý december tam mládež trieska delobuchy, bezdomovci, taxikári, autobusári si tam vykonávajú potreby, bezdomovci tam za oknami spávajú. Obracal som na mestský úrad.“ Reagovala Bc. Ďuďáková, že bolo odpovedané z útvaru stavebného a životného prostredia. **Ing. Cmarko:** „SIRS - Development je povinná osoba určená rozhodnutím okresného úradu na odstránenie záťaže, to sa samozrejme komunikuje s okresným úradom ŽP, máme rozhodnutie, na základe ktorého sme povinní environmentálnu záťaž odstrániť. V súčasnej dobe sa na tom pracuje. Dokumentácie – harmonogram sú na okresnom úrade. Nejdem sa vyjadrovať k objektívnym príčinám posunu termínu v harmonograme. Toto sa komunikuje úplne legitímne s okresným úradom. **Ing. Mičega:** „Nevypršalo to? Z hlavy vám to úplne nepoviem.“ **Ing. Cmarko:** Potvrdzujem, na čo mám mandát, že SIRS tú záťaž musí odstrániť, je na to nejaký čas, je tam nejaký postup, odstránená bude. **Ing. Mičega:** „Je mi ľúto, že vy to musíte pán Cmarko obhajovať. Dôvod je ten že komunikujú a rokujú s mestom o projekte terminál. To je zarážajúce, že nám to v úvodzovkách nevdá.“ (požiadavka 3651) **Mgr.Medal:** Ohľadom zabezpečenia priestoru, aby tam nedochádzalo k tomu o čom hovoril obyvateľ? **Ing. Cmarko:** Okolo bytovky je iný vlastník. Zo stavebného úradu sme boli upovedomení na stav náletových drevín, na tomto sa pracuje, čo sa týka pozemku – zo strany Kukučínovej ulice je pozemok

oplotený. To sú záležitosti ktoré si vlastníci postupne rieši. **Občianka:** O pozemok sa vlastníci nestarajú. Bolo to nahlasované na mestskú políciu. Bezdomovci prespávajú za našimi oknami, to nie je príjemné ani bezpečné keďže tam bývajú aj malé deti. Je tam viac parciel, ale už nebudeme mať za chvíľu ani slnečné svetlo, ani vzduch...

**Ing. Petrik:** Naviažem... nie je to jednoduché, z pohľadu vízie ak sa na to pozerám, týmto projektom mesto stratí potenciál, nebude sa mať kde rozširovať, neverte tomu že na druhej strane kde je teraz prímestská doprava niekedy vznikne niečo ako obchodný dom alebo bytovky, nič iné tam nevznikne, žiadna autobusová stanica... Mesto a hlavný architekt, vízia je zahusťovať. Chceme byť na úrovni 80-100 tis. ľudí... Máme potenciál ambíciu ako mesto sa zväčšovať, kde potom budete chcieť rozširovať stanicu. Iné pozemky tam nie sú... Buď je to rozhodnutie – pozeráť sa na to esteticky, že to bude lepšie ako to je. Ak sa na to pozriem dlhodobo..., že chcem, aby tu vyrastali moje deti, aby to mesto napredovalo rozvíjalo sa, malo potenciál, tak týmto rozhodnutím zarežete to mesto. Momentálne nie som rozhodnutý. Chcem sa na to pozeráť z dlhodobého hľadiska... **Ing. arch. Bed'atš:** Bytovky tam nemôžu byť. Je to v územnom pláne zaregulované ako – konkrétne terminál verejnej dopravy. V prípade. Ak by tam chcel niekto čo hovoríš spraviť bytovku to vyžaduje zmenu územného plánu, teda ešte schválenie podnetu, schválenie zmeny územného plánu. Nehovorím, že sa to nedá. Ešte 2x do toho vstúpia poslanci. Nie je to tak, že vybudujem si malý terminál a môžem si stavať bytovky, to som chcel povedať.

**Mgr. Medal:** poďakoval za účasť, za názory, podnety. Ukončil komisiu a pozval ich na ďalšie zasadnutie mimoriadne 27.2.2024. Bude sa zaoberať prezentáciou MHD.

**Mgr. Richard Medal**

predseda komisie

Zapísala: Ing. Viera Gugová, garantka komisie

V Trenčíne dňa 13.02.2024