

O železnici – príprava modernizácie, prvá etapa

V deväťdesiatich rokoch minulého storočia schválila vláda SR dokument „Dlhodobý program rozvoja železničných ciest“. V tomto dokumente bola ako priorita definovaná rekonštrukcia trate Bratislava – Trenčín – Žilina – Čadca – Skalité – hranica s Poľskom. Spracovaním projektovej dokumentácie bola poverená firma Reming Consult a.s. Spoločnosť Reming navrhla v rámci rekonštrukcie železničnej trate na návrhovú rýchlosť 160 km/h vybudovanie nového železničného mostu a čiastočné vyrovnanie zákruty za ním v smere k železničnej stanici. Tento variant sa odvtedy označuje ako variant „1“.

Vybudovanie variantu „1“ s novým mostom a vyrovnanie zákruty za ním si ale zároveň vyžaduje zbúranie v podstate novej letnej plavárne. Taktiež vedie celú, aj priebežnú nákladnú dopravu cez stred mesta Trenčín v bezprostrednom kontakte s mestskou pamiatkovou rezerváciou. Toto riešenie posilňuje rozdelenie mesta na dve ťažko prepojitelné časti a aj napriek navrhovaným technickým opatreniam minimálne nezmenšuje negatívny vplyv železnice na jej okolie.

Spracovateľ modernizácie železničnej trate predložil vo februári 2002 svoj návrh na posúdenie mestu.

26.03.2002 bol návrh prejednaný v komisii územného plánovania a architektúry pri Mestskom zastupiteľstve v Trenčíne.

V zápise z jednania komisie sa okrem iného píše (dok.č.01):

„Predložené riešenie je v rozpore s platným územným plánom SÚ Trenčín, kde je obchvat mesta železničnej trate pre rýchlosť 160 km/hod. riešený v súbehu s diaľnicou mimo zastavané územie.“

„Riešenie navrhované územným plánom je prijateľnejšie, nakoľko je možné tranzit nákladných a osobných vlakov viesť bez negatívnych vplyvov na mesto.“

„V návrhu nie sú dostatočne špecifikované všetky negatívne vplyvy, ktoré by zásahom takéhoto rozsahu vznikli mestu a jeho obyvateľom.“

„požadujeme vypracovanie viacerých alternatív riešenia vo forme štúdie“

„Navrhované riešenie nie je v predložennom rozsahu vhodné ani prijateľné.“

Na záver komisia prijala nasledovné stanovisko:

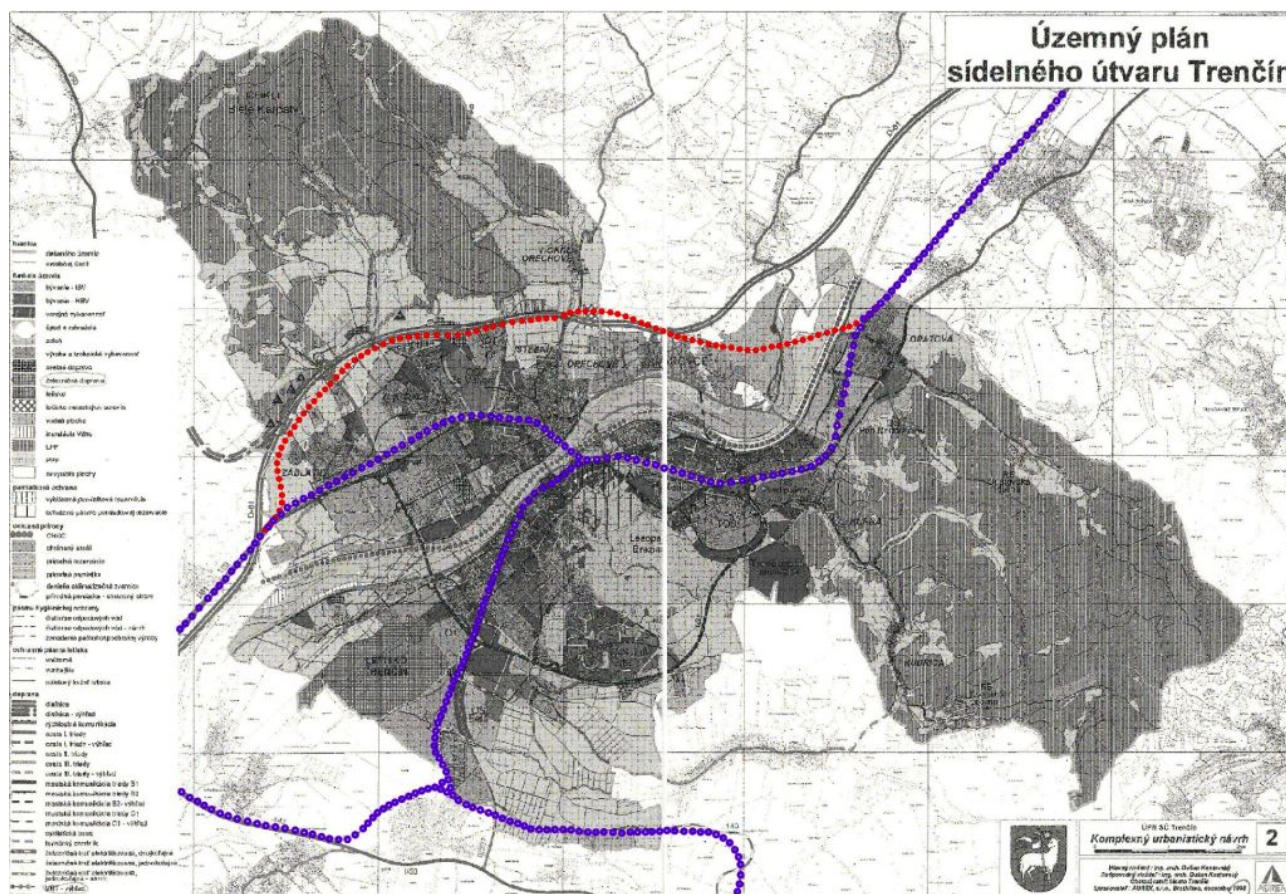
„Stanovisko komisie:

Konštatuje:

- *predložené riešenie novej trasy železnice je v rozpore so schválenými územnoplánovacími dokumentáciami: Územným plánom SÚ Trenčín a Územným plánom VÚC Trenčiansky kraj*
- *trasa prioritne rieši tranzitnú nákladnú železničnú dopravu cez Európu v smere juh – sever a juh – východ.*

- Navrhnuté riešenie trasy je z hľadiska rozvoja mesta veľmi nevýhodné, nakoľko vytvára bariéru rozvoja prakticky v samom centre mesta, a zvyrazňuje jeho rozčlenenie a zhoršuje dopravnú situáciu (nakoľko uvažuje s likvidáciou časti jestvujúcich cestných prejazdov)
- Myšlienka využiť pôvodný železničný most pre cestnú komunikáciu je z urbanistického a dopravného hľadiska problematická a vyústenie prípadnej komunikácie na oboch stranách mesta v zmysle štúdie je nevhodné
- Celkové riešenie ponúka pre mesto Trenčín a jeho obyvateľov minimum výhod, ktoré sú jednoznačne neadekvátne k uvažovaným zásahom do urbanizmu mesta a z toho vyplývajúcich negatív
- Ocenenie potrebných náhrad a vzniknutých škôd na území mesta je nedostatočné“

Komisia následne odsúhlasila návrh nesúhlasného stanoviska mesta Trenčín k predloženému riešeniu.



SÚP z roku 1998 so zakreslenou trasou železnice

železnica vedená cez mesto – fialová (v roku 1998 platný variant)

železnica preložená k diaľnici s tunelom - červená (trasa ktorú mesto požaduje zväziť)

Dňa 09.04.2002 podpísal primátor mesta Trenčín Ing. Jozef Žiška „Stanovisko mesta

Trenčín k modernizácii železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov.“

V stanovisku sa okrem iného píše (dok.č.02):

„Stanovisko mesta Trenčín:

Navrhované riešenie je v predloženom rozsahu pre mesto Trenčín a jeho obyvateľov neprijateľné a mesto Trenčín s navrhovaným riešením

nesúhlasí

Požadujeme vedenie novej trasy železnice riešiť v súlade s územnoplánovacou dokumentáciou v koridore na tento účel vyčlenenom.“

Z odporúčaní pre nový návrh vyberám:

- *„zvážiť technicky aj ekonomicky riešenie trasy v koridore vyčlenenom schválenými územnoplánovacími dokumentáciami (pozdĺž trasy diaľnice) pre trasu vysokorychlostnej trati“*

Týmto záväzným nesúhlasným stanoviskom mesta Trenčín sa uzavrela prvá etapa prípravy modernizácie železničnej trate prechádzajúcej mestom Trenčín. Druhá etapa sa začala komunálnymi voľbami konanými v roku 2002. Ale o tom až nabadúce.

Autor: **Akad.arch.Ing. Igor Mrva**

Pridané: 07.12.2013

(Citované materiály nájdete v časti „DOKUMENTY“)