

## O železnici – príprava modernizácie, koniec prvej etapy.

V predchádzajúcom článku som napísal, že prvá etapa prípravy modernizácie železnice v Trenčíne sa uzatvorila nesúhlasným rozhodnutím mesta k vedeniu „rýchlodráhy“ jeho stredom. Taktiež som napísal, že druhá etapa sa začala komunálnymi voľbami konanými v roku 2002. V období od podpísania odmietavého stanoviska po komunálne voľby konané v decembri 2002 sa uskutočnili ešte dve rokovania k tejto problematike.

5 júna 2002 sa uskutočnilo spoločné rokovanie komisie územného plánovania a architektúry a komisie dopravy, investícií a životného prostredia pri Mestskom zastupiteľstve v Trenčíne. Rokovanie sa uskutočnilo na Mestskom úrade.

Prvým bodom jednanja bolo prerokovanie návrhu zadania Územného plánu centrálnej mestskej zóny v Trenčíne.

Z diskusie, ktorá prebehla po prezentácii návrhu zadania vyberám (dok.č.03):

*„Projekt modernizácie železničnej trate, ktorý bol vo februári 2002 predložený na posúdenie, zapracuje spracovateľ len ako podklad v prieskumoch, keďže na jej trasovanie má rovnaký názor ako mesto – riešiť trať v súlade s ÚPN SÚ súbežne s diaľnicou.“*

*„V žiadnom prípade nedovoliť rýchlostnú železničnú trať cez centrum mesta.“*

V záverečnom stanovisku komisie k tomuto bodu jednanja sa píše:

*„Pripomienky, ktoré odzneli v diskusii k tejto téme, budú pokladom pre spracovateľa.“*

15 októbra 2002 sa konalo ďalšie spoločné rokovanie komisie územného plánovania a architektúry a komisie dopravy, investícií a životného prostredia pri Mestskom zastupiteľstve v Trenčíne. Rokovanie sa taktiež uskutočnilo na Mestskom úrade. (dok.č.04)

V bode 4 programu sa prítomní zaoberali zmenami riešenia komunikačného systému v záväznosti na návrh modernizácie železničnej trate Nové Mesto n. Váhom – Púchov pre traťovú rýchlosť 160 km/h.

Ako zo záznamu vyplýva išlo hlavne o diskusiu medzi projektantom rekonštrukcie železničnej trate, spoločnosťou Reming a spracovateľom územného plánu spoločnosťou Aurex. Z diskusie vyberám:

*„Reming: vo svete je málo miest, ktoré sa snažia vymiestniť železnicu mimo mesto. Musela by byť zmena územného plánu mesta a VÚC.“*

*„Riešenie železnice je podobné ako riešenie cestného komunikačného systému (diaľnice), tranzitná doprava po železnici by mala viesť mimo centrum mesta.“*

*„Aurex: umiestnenie tranzitnej trate a novej železničnej stanice ku diaľnici je i v súlade s územným plánom. Nejedná sa o vymiestnenie mimo mesto ale len mimo centrum v rámci územia mesta.“*

*„Aurex: modernizácie trate cez centrum nie je z hľadiska historického vývoja vhodná, lebo tento stav petrifikuje na veľmi dlhé obdobie. Ideovo sme uvažovali s niekoľkými alternatívami, napríklad s vytvorením dvoch hlavných staníc.“*

Rokovanie neprijalo na záver žiadne uznesenie.

Prvú etapu prípravy rekonštrukcie železnice vedúcej cez mesto Trenčín možno zhrnúť nasledovne:

- Pred prijatím záväzného stanoviska mesta Trenčín k rekonštrukcie železnice vedúcej centrom mesta sa o spôsobu rekonštrukcie debatovalo ako s odbornou, tak aj s laickou verejnosťou.
- Mesto následne prijalo záväzné stanovisko v ktorom nesúhlasí s predloženým návrhom rekonštrukcie železnice s budovaním nového železničného mosta a posunom trate.
- Aj po prijatí nesúhlasného stanoviska mesta sa na odbornej úrovni diskutovalo o hľadaní iného riešenia rekonštrukcie železnice než cez centrum mesta.

Tak, ako to vnímam ja vychádzajúc z dostupných dokumentov, v tejto etape sa celá odborná a aj laická verejnosť Trenčína postavila proti predloženému návrhu. A to včítane odborných pracovníkov Mestského úradu v Trenčíne. (snáď až na jeden prípad, keď sa jeden zúčastnený zdržal hlasovania)

A potom prišli komunálne voľby konané 6 a 7 decembra 2002. Voľbami definitívne skončila prvá etapa prípravy modernizácie železničnej trate vedúcej cez mesto Trenčín. Ale o tom až nabadúce.

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

Pridané: 10.12.2013

(Citované materiály nájdete v časti „DOKUMENTY“)