



Z á p i s n i c a

zo siedmeho mimoriadneho zasadnutia Mestského zastupiteľstva, konaného 31.8. 2026 vo Veľkej sieni Mestského úradu v Banskej Bystrici

Prítomní: prezenčne 27 poslancov z 31

Ospravedlnení:

Mgr. Peter Gogola

Erika Karová

MUDr. Zuzana Podmanická

Ing. Ľuboš Vrbický

Ďalej boli prítomní:

PhDr. Ivan Holík, hlavný kontrolór

JUDr. Marica Koreňová, prednostka MsÚ

vedúci zamestnanci mesta

Skúška hlasovacieho zariadenia

Ing. Alexander Hlavatý, vedúci odboru informatizácie a digitalizácie, vykonal skúšku hlasovacieho zariadenia.

Výsledky skúšky hlasovacieho zariadenia, hlasovanie číslo: 1

Počet prítomných: 24 za hlasovalo: 11 proti hlasovalo: 6 zdržalo sa: 5 nehlasovalo: 2

Počet neprítomných: 7

Počet poslancov: 31

K bodu číslo 1:

O t v o r e n i e

Rokovanie siedmeho mimoriadneho zasadnutia Mestského zastupiteľstva v Banskej Bystrici otvoril a viedol primátor mesta Ján Nosko, v zmysle § 12, ods.1 zákona SNR číslo 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov a §-u 8, ods. 6 Rokovacieho poriadku MsZ v Banskej Bystrici o 9.07 hod.

Za overovateľov zápisnice určil Milana Smäda a Ing. Milana Lichého.



K bodu číslo 2:

Voľba návrhovej komisie

Ján Nosko - do návrhovej komisie odporučil zvoliť:

za predsedu komisie: Ing. Martina Majlinga

za členov komisie : Ivanu Figuli a Romana Miškára.

Hlasovanie číslo 2 : voľba návrhovej komisie

Počet prítomných: 25 Za: 24 Proti: 0 Zdržalo sa: 0 Nehlasovalo: 1

Návrh bol schválený.

Za Mestský úrad do návrhovej komisie určil JUDr. Tatianu Borskú, PS-OL.

K bodu číslo 3:

Schválenie programu zasadnutia

Ján Nosko - vážené poslankyne, vážení poslanci, pristupujeme k bodu Schválenie programu zasadnutia. Návrh programu ste obdržali písomne prosím poslancov, aby ste predkladali svoje návrhy na zmenu programu dnešného zasadnutia.

Ing. Branislav Bosák – ďakujem za slovo. Ja by som vám kvôli procesnej správnosti uviedol paragraf 6 odsek 2 rokovacieho poriadku, ktorý hovorí, že v prípade, že spôsob doručenia materiálu podľa odseku 1 tohto ustanovenia, teda že nebol doručený 7 kalendárnych dní pred termínom zasadnutia, sa môže stať riadnym bodom programu, ak predkladateľ zdôvodní naliehavosť jeho prerokovania, a o jeho zaradení do programu rozhoduje mestské zastupiteľstvo hlasovaním formou schválenia výnimky pri schvaľovaní zmien návrhu programu rokovania.

Ján Nosko – dajme si chvíľočku prestávku, nech pani doktorka Borská overí, či je to všeobecne platné pre konanie mestského zastupiteľstva alebo aj pre mimoriadne mestské zastupiteľstvo.

JUDr. Tatiana Borská - s ohľadom na to, že mimoriadne zasadnutie mestského zastupiteľstva je zvolané v zmysle paragrafu 8 odsek 6. bod a), vyplýva to priamo z tohto ustanovenia, že mimoriadne zasadnutie je zvolávané na prerokovanie závažných neodkladných úloh mesta. Takže považujeme túto podmienku naplnenú, že ide o závažné neodkladné témy. Tým pádom aj spôsob doručovania materiálov ide v osobitnom režime a nie v zmysle bežného.

Ivana Figuli – to, že môže byť mimoriadne zasadnutie zvolané za nejakých závažných okolností, to je asi jedna vec, ale spôsob doručovania materiálov asi nie je upravený špecificky vo vzťahu k mimoriadnemu, a tým pádom sa musí aplikovať jediný režim, ktorý je upravený a to je ten paragraf 6, si myslím.

Ján Nosko - ja teda to vysvetlenie podám. Ako iste všetci viete, 13. augusta som pôvodne zvolal mimoriadne zastupiteľstvo k bodu o dodatku s Dopravným podnikom mesta Banská Bystrica a nadobudnutí trolejbusov z eurofondov. Vzhľadom k tomu, že v dodatku, ktorý bol doručený v tom



čase, boli ustanovenia, ktoré nenapĺňali naše očakávania zo strany mesta, sme tento dodatok ako vedenie mesta neakceptovali. Následne sme vyvolali ďalšie rokovanie. Návrh dodatku, ktorý máte pred sebou, o ktorom dnes budeme rokovať, nám bol doručený v stredu minulý týždeň. Na čo sme vám bezodkladne tieto materiály zaslali, vrátane zmluvy o nenávratný finančný príspevok spolu s prílohami, ktoré sú jej súčasťou. 31. augusta, to je dnes, má na žiadosť riadiaceho orgánu, to znamená ministerstva dopravy, dopravca podpísať zmluvu o NFP. Podmienkou zo strany dopravcu je schválenie dodatku. Hovoríme tu o 5 miliónoch EUR a 7 trolejbusoch, ktoré z tejto sumy budú nadobudnuté. Preto, toto považujem za mimoriadnu situáciu a dovolil som si zvolať mimoriadne zastupiteľstvo, aby sme práve o tomto mohli dnes rokovať.

Ing. Mgr. Pavol Katreniak - len informáciu o tom, aký bol ten materiál, ktorý ste spochybnili, teda, že ste nezvolali mestské zastupiteľstvo toho 13. Ten sme vôbec nemali, o tom nemáme žiadnu informáciu. My nemáme žiadnu kontinuitu. Do tohto stresu ste sa dostali vy vďaka vášmu konaniu, a nie my. A teraz my tu máme stres, že máme o niečom rokovať, a že je tu niečo naliehavé. Ale podľa mňa to naliehavé nie je. Nebolo by to naliehavé, keby Mesto bolo bývalo sa rozhýbalo skorej. Takže ja si myslím, že táto podmienka naliehavosti tu nie je splnená. Okrem toho zákon o obecnom zriadení hovorí o zasadnutiach mestského zastupiteľstva, dokonca ani neodlišuje nejaké mimoriadne a riadne. Mimoriadne je v tom, že je mimo plánu, ale materiály, ktoré potrebujú poslanci pozrieť, tak by mali mať včas. To znamená tých 7 dní. To je nutná podmienka, aby sme tie materiály mali. Mnohí ste boli na oslavách SNP a chodili ste na ten sprievodný program. My sme v sobotu a nedeľu hľadali odborníkov a hľadali sme ľudí, ktorí sa v tom vyznajú, aby sme sa v tej stovke strán vyznali a vôbec, aby sme sa vedeli zorientovať. Takže táto podmienka naliehavosti podľa mňa nie je naplnená.

Ján Nosko – no, z môjho pohľadu áno. Ešte teda doplním to vysvetlenie. 17. júla bola doručená zmluva o nenávratný finančný príspevok k dopravcovi, ktorý dostal lehotu 20 dní na podpis tejto zmluvy. Tých 20 dní nepostačovalo na to, aby bol odrokován dodatok. Dopravcovia požiadali o predĺženie tohto termínu. To predĺženie termínu je do dnešného dňa. Čo sa týka materiálu, ktorý predložil dopravca ako dodatok na rokovanie 13. augusta obsahoval ustanovenie o tom, že dôjde k dohode o urovnaní, to znamená započítaní zmluvnej pokuty s Dopravným podnikom mesta Banská Bystrica, s čím sme nesúhlasili. Ja som si dovolil toto vyhodnotiť aj bez mestského zastupiteľstva, pretože váš názor poznám. Preto na ďalšom rokovaní dopravca upustil od podmienky dohody o urovnaní. Dodatok je tým pádom formulovaný so všetkými ustanovením tak, ako ste ho dostali v materiáloch. Takže, predpokladám, že ten časový stres sme si nespôsobili my. Je to stres, ktorý vlastne vznikol zaslaním zmluvy o NFP pre dopravcu, a mám pocit, že aj verejnosť očakáva, aby trolejbusová doprava bola zmodernizovaná. Je to, zopakujem suma takmer 5 miliónov eur, ktoré môže Mesto čerpať a nestojí ho to v zásade nič. To je na dovysvetlenie.

Hlasovanie číslo 3: program rokovania zverejnený

Počet prítomných: 27 Za: 17 Proti: 4 Zdržalo sa: 6 Nehlasovalo: 0

Návrh bol schválený.



Program rokovania:

Skúška hlasovacieho zariadenia

1. Otvorenie
2. Voľba návrhovej komisie
3. Schválenie programu zasadnutia
4. Návrh – Dopravného podniku mesta Banská Bystrica a.s. na uzatvorenie Dodatku č. 5 k Zmluve o službách vo verejnom záujme v mestskej trolejbusovej doprave č. 2064/2020/PS-UMK v znení jej dodatkov č.1 – 4 na základe žiadosti Ministerstva dopravy Slovenskej republiky o uzatvorenie „Zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku na projekt : Modernizácia vozidlového parku trolejbusovej dopravy v Meste Banská Bystrica (kód ITMS2021+:401203C540)“
Predkladá: Ján Nosko, primátor mesta
5. Ukončenie mestského zastupiteľstva

K bodu číslo 4:

Návrh – Dopravného podniku mesta Banská Bystrica a.s. na uzatvorenie Dodatku č. 5 k Zmluve o službách vo verejnom záujme v mestskej trolejbusovej doprave č. 2064/2020/PS-UMK v znení jej dodatkov č.1 – 4 na základe žiadosti Ministerstva dopravy Slovenskej republiky o uzatvorenie „Zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku na projekt : Modernizácia vozidlového parku trolejbusovej dopravy v Meste Banská Bystrica (kód ITMS2021+:401203C540)“

Predkladá: Ján Nosko, primátor mesta

Ján Nosko - prejdeme priamo k bodu, ktorý je predmetom dnešného rokovania. Je to návrh Dopravného podniku mesta Banská Bystrica a.s. na uzatvorenie Dodatku číslo 5 k Zmluve o službách vo verejnom záujme v mestskej trolejbusovej doprave číslo 2064/2020/PS-UMK v znení jej dodatkov číslo 1 až 4 na základe žiadosti Ministerstva dopravy Slovenskej republiky o uzatvorenie Zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku na projekt: Modernizácia vozidlového parku trolejbusovej dopravy v Meste Banská Bystrica. Ako som už uviedol ten časový stres ma mrzí, ale jednoducho to nebolo v našich rukách, aby sme dokázali ovplyvniť ten časový sled. Viete, že o modernizácii parku trolejbusovej, či autobusovej dopravy sa bavíme už nejakú dobu. Nakoniec, v decembri minulého roku bol návrh rokovania mimoriadneho zastupiteľstva, s ktorými sme sa nestotožnili. Dodatok a rokovania boli prerušené s dopravcami. Aj keď sme si opakovane vymieňali informácie, nakoniec sme dohodli tento dodatok, ktorý je predmetom dnešného rokovania. Ten časový stres, ako som povedal, a zopakujem to, 17. júla bola doručená dopravcovi zmluva o NFP podpísaná zo strany ministerstva, s výzvou do 20 dní podpísať tento dodatok. Okamžite sme začali rokovania s dopravcom o tom, čo má byť predmetom dodatku. Keďže ten pôvodný návrh z úvodu augusta nezohľadňoval postoj mesta Banská Bystrica, dodatok sme zamietli. Rokovali sme o novom dodatku, ktorý je dnes predložený na rokovanie. Myslím si, že získať 5 miliónov eur na dopravu, na modernizáciu parku trolejbusovej dopravy v meste Banská Bystrica je v záujme obyvateľov mesta Banská Bystrica. Myslím si, že prináša do pokladnice mesta úsporu, ktorá sa prejaví v platbách za služby verejnej dopravy. V konečnom dôsledku som toho názoru, že tento finančný príspevok, ktorý môžeme čerpať, naozaj prinesie zmenu kvality, a nie je to nijaký, dovoľm si tvrdiť kšeft vedenia mesta. Jednoducho reagujeme



na možnosti, ktoré momentálne európske fondy prinášajú, a som toho názoru, že tento dodatok, ktorý je podmienkou čerpania eurofondov, by sme mali schváliť. Ešte poprosím pani prednostku Maricu Koreňovú o úvodné slovo a doplnenie údajov.

JUDr. Marica Koreňová - ďakujem pekne za slovo pán primátor. Na úvod by som možno upresnila slová pána primátora, a síce, že mestu Banská Bystrica bolo dňa 4.8. zo strany Dopravného podniku mesta Banská Bystrica doručené podanie, v ktorom bolo Mesto informované o tom, že dopravca obdržal zo strany sprostredkovateľského orgánu, ktorý je v danom prípade Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Zmluvu o poskytnutí NFP, s tým, že dopravca žiadal od mesta Banská Bystrica uzatvorenie dodatku číslo 5 spolu s dohodou o urovnaní. S tým, že rokovania súvisiace s dohodou o urovnaní, respektíve previazať ich na uzatvorenie dodatku číslo 5, ktorý vlastne priamo súvisí, alebo vyplýva z podmienok poskytovateľ nenávratného finančného príspevku, Mesto kategoricky odmietlo. Tá časová os bola nasledovná, ako som povedala 4.8. 2026 dopravca doručil mestu informáciu o tom, že má k dispozícii finálne znenie zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku. Zároveň vyzval Mesto na uzatvorenie dodatku, vrátane dohody o urovnaní, ktorou sa mal vysporiadať prebiehajúci súdny spor v súvislosti s uplatnením nároku na zaplatenie zmluvnej pokuty. Vzhľadom na doručenie tohto listu pán primátor požiadal ako akcionár v Dopravnom podniku mesta Banská Bystrica, predsedu predstavenstva o zvolaní mimoriadneho valného zhromaždenia, ktoré sa konalo 11.08.2026. Na tomto mimoriadnom valnom zhromaždení, pán primátor, ako akcionár v Dopravnom podniku mesta Banská Bystrica, deklaroval, že uzatvorenie dodatku, ktorý by bol podmienený uzatvorením aj dohody o urovnaní, je neprijateľný, a rovnako, že nemá oporu v žiadnom z ustanovení či už zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku, alebo jeho záväzných príloh. V rámci tohto mimoriadneho valného zhromaždenia, pán primátor, ako akcionár Dopravného podniku, požiadal SAD Zvolen, ako majoritného akcionára o prehodnotenie tohto stanoviska, a to z toho dôvodu, že v prípade, ak by nedošlo k uzatvoreniu dodatku číslo 5 k existujúcej a platnej zmluve s Dopravným podnikom mesta Banská Bystrica, v podstate by nebolo možné čerpať finančné prostriedky z nenávratného finančného príspevku. Na tomto istom mimoriadnom valnom zhromaždení majoritný akcionár SAD Zvolen, prehodnotil toto svoje stanovisko, s tým, že na uzatvorenie dohody o urovnaní ako podmienky pre uzatvorenie dodatku číslo 5 vlastne netrvali. Toto bol dôvod, pre ktorý pán primátor zrušil avizované, zvolané mimoriadne mestské zastupiteľstvo, ktoré malo byť 13.8.2026. Následne prebiehali na úrovni Dopravného podniku mesta Banská Bystrica za účasti akcionára, teda Mesta Banská Bystrica, rozsiahle a mimoriadne náročné rokovania, pretože treba si uvedomiť, že v tomto prípade sa stretávajú 2 odlišné svety. Na jednej strane je to Mesto Banská Bystrica, ktoré je subjektom verejnej správy, a na druhej strane je podnikateľský subjekt, ktorý samozrejme prioritne si háji svoje záujmy. Nie je možné opomenúť ani tú skutočnosť, akým spôsobom je majetkové rozloženie v rámci Dopravného podniku mesta Banská Bystrica, ktoré v zmysle výzvy a podmienok čerpania nenávratného finančného príspevku, mohlo byť jedine prijímateľom NFP. Takže toľko zatiaľ na úvod. Vráťme sa teda k materiál, ktorý sme si dovolili vám predložiť za Mestský úrad, a to je v podstate návrh znenia dodatku číslo 5 k existujúcej zmluve s Dopravným podnikom mesta Banská Bystrica. Je to zmluva o poskytovaní služieb vo verejnom záujme v mestskej trolejbusovej doprave, ku ktorej boli ku dnešnému dňu uzatvorené dodatky číslo 1 až 4. Je veľmi dôležité povedať, že v podstate poskytovateľ NFP, sprostredkovateľský orgán, na základe žiadosti Dopravného podniku predĺžil lehotu na uzatvorenie zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku do 31.8.2026. Zároveň v zmluve o nenávratnom finančnom príspevku je uvedené, je to článok 3, bod 3.10 odsek 3, kde je povedané, že dopravca je povinný dodatok zabezpečiť, teda implementáciu podmienok zmluvy, respektíve podmienok poskytnutia



nenávratného finančného príspevku, do dodatku k existujúcej zmluve o službách. Zároveň ministerstvo, alebo respektíve poskytovateľ, poskytlo lehotu prijímateľovi NFP do konca kalendárneho roka odo dňa, kedy nadobudne zmluva o NFP účinnosť. Vzhľadom na to, že pán primátor sa rozhodol, že predloží tento dodatok na schválenie mestskému zastupiteľstvu, dopravca podmienil uzatvorenie zmluvy o NFP schválením a podpísaním dodatku číslo 5, v ktorom majú byť podmienky poskytovateľa nenávratného finančného príspevku, zároveň zmluvy a rovnako jej záväzných príloh obsiahnuté. Dá sa povedať, že postup dopravcu vyplýval z toho, že aspoň argumentačne to tak bolo nastavené, že nemôže prevziať na seba záväzky vyplývajúce zo zmluvy o NFP, pokiaľ nemá tieto záväzky deklarované, respektíve podpísané alebo akceptované zo strany subjektu, v prospech ktorého má poskytovať naďalej dopravné služby, a v prospech, ktorého majú byť účinky poskytnutého nenávratného finančného príspevku zohľadnené. Preto, ako už pán primátor spomínal, dodatok číslo 5, návrh, ktorý bol zo strany dopravcu aj zo strany mesta akceptovateľný, keďže bol predložený v stredu v popoludňajších hodinách, pán primátor zvolal mimoriadne zasadnutie mestského zastupiteľstva na dnešný deň, aby vy ako poslanci mestského zastupiteľstva ste mali možnosť sa s materiálmi, ktoré sme mali v danom čase k dispozícii, oboznámiť. Samotný dodatok číslo 5 k existujúcej zmluve s dopravcom v podstate je postavený na 2 základných pilieroch. V prvom rade poskytovateľ nenávratného finančného príspevku si vymienil úpravu existujúcej zmluvy o službách vo verejnom záujme, uzatvorením dodatku, kde budú pretavené základné princípy, na ktorých vlastne je samotný projekt postavený. Čo sa týka zohľadnenia poskytnutého nenávratného finančného príspevku v úhradách za služby vo verejnom záujme, a to z toho dôvodu, aby na strane dopravcu za žiadnych okolností nedošlo k nadmernej kompenzácii. To znamená, že jednoducho ak vlastne tento nenávratný finančný príspevok sa zohľadní v úhradách, respektíve nákladových položkách, tak nie je možné, aby si dopravca tú istú sumu uplatňoval aj v rámci odpisov. Ale čo sa týka ekonomickej stránky, tak to by sa ešte vyjadrila úplne detailnejšie pani magistra Detková. Druhá, podstatná vec, ktorá musela byť implementovaná do dodatku číslo 5, a bola požiadavkou poskytovateľa NFP, bol režim čo sa stane deň po, to znamená, že v prípade či už riadneho alebo mimoriadneho skončenia platnosti a účinnosti súčasnej zmluvy o službách s dopravcom, aký režim budú mať vozidlá, to znamená týchto 7 trolejbusov obstaraných z nenávratného finančného príspevku. Výzva a takisto aj podmienky zmluvy o NFP vrátane záväzných príloh ukladajú, aby tieto vozidlá boli prevedené buď na nového dopravcu alebo na objednávateľa. Tieto základné podmienky sú uvedené v dodatku, a tým pádom vlastne Mesto v koordinácii s dopravcom splnilo vlastne podmienky zmluvy o NFP. Tieto základné kritériá, a celkovo spôsob prevodu týchto vozidiel vlastne je obsiahnutý v dodatku číslo 5. Zatiaľ asi toľko. V prípade, ak sú nejaké otázky, nech sa páči.

Ing. Branislav Bosák, FP - ďakujem za slovo. Ešte pred samotným prerokovaním Návrhu dodatku číslo 5, vznášam námietku podľa paragrafu 20 odsek 15 rokovacieho poriadku o výnimke podľa paragrafu 6 odsek 2 sa nehlasovalo, a bod 4. podľa mňa nebol platne zaradený ako riadny bod programu. A podľa paragrafu 6 odsek 2 poslednej vety patrí medzi informatívne materiály, o ktorých mestské zastupiteľstvo podľa paragrafu 6 odsek 5 nerokuje.

Ján Nosko – no, Mestský úrad – odborný útvar má na to iný názor.

Ing. Milan Lichý - vážené dámy, vážení páni, podávam návrh v zmysle rokovacieho poriadku paragraf 12 odsek 5 na vystúpenie zástupcu z radov verejnosti, a to konkrétne neposlanca pána Mateja Bučka.



Hlasovanie číslo 4 návrh o vystúpení neposlanca

Počet prítomných: 27 Za: 26 Proti: 0 Zdržalo sa: 0 Nehlasovalo: 1

Návrh bol schválený.

Matej Bučko- ďakujem pekne za priestor, pokúsim sa teda stručne. Problémom tohto dokumentu je to, že schválením dodatku si Mesto Banská Bystrica vytvára fakticky ekonomicky záväzok zabezpečiť trolejbusovú dopravu aj v roku 2030. Napriek tomu, že nemáme vyriešený momentálne prístup k infraštruktúre, bez ktorej sa táto doprava nedá prevádzkovať. Dlhodobo aj na týchto zasadnutiach vystupujem s tým, že žiadam o dlhodobú stratégiu MHD v Banskej Bystrici, a takisto aj na marcovom zastupiteľstve sa schválilo uznesenie, ktoré predpokladalo takúto dlhodobú stratégiu mesta vypracovať. Uskutočnili sa k tomu 4 zasadnutia Dopravnej komisie, kde v rámci nejakých rozpačitých výsledkov sme sa možno aj k niečomu dostali, ale každopádne čakáme na to, aby sme dostali jasnú odpoveď, že ako má bezemisná forma dopravy v Banskej Bystrici pokračovať. Či už trolejmi, alebo vodíkovými autobusmi alebo elektrobusesmi. Momentálne týmto dodatkom sa v podstate zaväzujeme k tomu, že aj po roku 2030 trolejbusová doprava v takejto forme bude pokračovať. V podstate ideme na to od konca. Najprv si kupujeme odpoveď a potom kladieme otázky. Bez poznania analýzy iných variant bezemisnej dopravy v meste týmto schválením dodatku robíte zásadné strategické rozhodnutie, ktoré ovplyvní budúcnosť mesta Banská Bystrica a celkovo MHD v Banskej Bystrici. Robíte to naslepo, bez toho, aby ste poznali majetkovoprávne záležitosti ohľadne trolejových tratí a vozovne, ktoré patria Dopravnému podniku mesta Banská Bystrica. A teda je otázkou, že ako po roku 2030 budeme vlastne túto infraštruktúru využívať, za akých podmienok? Gratulujem k tým rokovaniam s pánom Polónym po roku 2030, keď sa budete baviť napríklad o prenájme infraštruktúry, alebo vozovne a podobne. Keď on vlastne bude mať v rukách všetky karty a vám bude hroziť, že budete musieť celý nenávratný finančný príspevok vrátiť ministerstvu, keďže podmienkou toho nenávratného finančného príspevku je to, že trolejbusová doprava sa bude celých 5 rokov využívať. Všetci chceme lepší vozový park, sme za obnovu trolejbusov, ale nikto tu nie je za to, podľa mňa, aby sme schválili podmienky, po ktorých v roku 2030 zistíme, že ich možno prevádzkovať iba za podmienok diktovaných vlastníkom dráhy a vozovne. Iba aby som pripomenul, že s kým tu máme dočinenia, že 6 rokov sa tu na dennej báze porušujú zmluvné podmienky našej benevolentne nastavenej zmluvy s dopravcom. Iba cez infožiadosť náhodou zistíme, že vlastne od januára tohto roka trolejbusový dopravca prekračuje priemerný vek vozového parku 13 rokov. Žiadna samospráva nemá nastavený takýto priemerný vek vozového parku. A že od januára tu máme vekový priemer 13,7. To ešte vyznieva dobre vzhľadom k tomu, že väčšina toho vozového parku má rok výroby 2011. Čiže tu jazdíme s 15 ročnými vozidlami, čo je už hranica technického dojazdu alebo technickej udržateľnosti. My s týmto dopravcom teraz chceme uzatvoriť dodatok, široký všeobecný dodatok, kde nemáme presne zadefinované, že ako budeme v roku 2030 pokračovať, za akých podmienok, prípadne nový dopravca alebo mestský dopravný podnik si tú infraštruktúru bude môcť prevziať, alebo prípadne ako to bude pokračovať. Takže pokiaľ to nie je takto zadefinované, tak v podstate celá obnova vozového parku je iba zásterka zabetónovania súčasného monopolu. Ja už iba krátko, keďže mi uplynul čas. My sa tu po 6 rokoch trvania zmluvy rozprávame o tom, že obnovíme 30 percent trolejbusového vozového parku. Viete, keby to bolo aspoň celý vozový park, ale my tu prinesieme 7 trolejbusov. A čo zvyšné? Tie nové trolejbusy tu mali byť už dávno. Mal ich tu dopravca priniesť z vlastných prostriedkov, čo mu prikazuje zmluva. A v prípade, že by sme v roku 2020 nespravili tú chybu a nepodpísali súčasnú zmluvu, tak sme tie vozidlá mohli mať od nástupu zmluvy tak ako to majú ostatné samosprávy, Nitra alebo Trenčín, ktoré jazdia už 5 rokov s novými autobusmi. Vzhľadom k nedostatku času a vymedzenému priestoru sa teda už nebudem ani vyjadrovať k tomu kreatívnemu



účtovníctvu mesta, kde máte vyčíslené absurdné sumy. Venoval som sa tomu už na decembrovom zastupiteľstve. Kto chcete, tak si to vystúpenie pozrite. Opäť vás tu zavádzajú s nejakými fiktívnymi úsporami, ktoré v skutočnosti žiadnymi úsporami nie sú. Ďakujem pekne a prajem vám čisté svedomie a dobré rozhodovanie do budúcnosti.

Ing. arch. Tomáš Sobota - je faktom, že sme materiály dostali neskoro. V zmysle toho rokovacieho poriadku, ak ho správne čítam, tak by sme mali schvaľovať tento bod, aby sa stal riadnym bodom nášho rokovania. Ak máte iný názor, budiž. Ja teda sa k tomu ďalej vyjadrovať asi nemám dôvod. Zjavne vám veľmi záleží na tom, aby sme tento bod prerokovali. A tak, ako pán Bučko spomenul, objavuje sa tu viacero nejasností. Jedna vec je, že sme analyzovali predložený dodatok, ku ktorému mám 10 otázok, ale nebudem ich ani klásť, pretože nemáme zodpovedanú otázku, že či tie trolejbusy naozaj budeme môcť po roku 2030 aj prevádzkovať. A či naozaj neostanú v rukách súčasného prevádzkovateľa trolejovej dopravy, pretože ten má v majetku aj trakciu a depo. Takže pokiaľ my nemáme nejaké záruky, že tieto trolejbusy budeme vedieť aj prevziať a sami ich prevádzkovať, alebo nejaký iný prevádzkovateľ, tak prečo vôbec máme takéto niečo schváliť. Ja v tom nevidím zmysel, pokiaľ nemáme právne a ekonomicky zabezpečenú kontrolu nad tou infraštruktúrou, ktorá je k tomu potrebná.

Ing. Martin Turčan, FP - ďakujem pekne za slovo, budem reagovať na môjho predrečníka. Tomáš, ale tie otázky máš pripravené, tak ich polož. Však na to sme tu, nech sa zodpovedajú veci. Ak sa chceš pýtať, tak sa pýtaj. Mňa zaujímajú tie odpovede. Pre mňa je to, čo tu dnes zaznie, ako sa vysvetlí situácia, viac ako čokoľvek iné. Čiže ak máš pripravené otázky, tak ich polož, a ja si poprosím na ne odpovede. Počúvajte všetci, a rozhodneme sa na základe toho, ako sa zodpovedia otázky. Nevidím dôvod, aby si ich nepredložil. Ďakujem pekne.

Ing. Mgr. Pavol Katreniak - však niektoré otázky vyplývajú na zodpovedanie už aj z vystúpenia pána Mateja Bučku, takže som zvedavý ako na to Mesto bude reagovať. Ja sa vo svojom vystúpení vrátim dosť dozadu – k mestskému zastupiteľstvu konanému 8. decembra 2020. Kritizoval som vtedy spôsob, akým sa uskutočnilo verejné obstarávanie na prevádzkovanie MHD. Vyčítal som pánovi primátorovi Noskovi, že Mesto čakalo do poslednej chvíle, že súťaž spustilo až v júli 2020. Takýmto postupom nevytvorilo dostatočný čas na to, aby sa prihlásili iní uchádzači, než boli vtedajší a aj dnešní dopravcovia. Tiež som vyslovil názor, že vzhľadom na to, že proces sa dial na poslednú chvíľu, nikdy nebude známe, aká bola trhovú hodnotu prevádzky MHD v Banskej Bystrici. Aj preto som dal poistné uznesenie, ktoré poslanci schválili, s požiadavkou, že ak uchádzač nepristúpi na sumu objektívne zdôvodnenú oproti predpokladanej hodnote zákazky, nech pán primátor verejné obstarávanie zruší. Pán primátor tak neurobil, a benevolentnú zmluvu podpísal. Dnes sa pán primátor vracia k osvedčenému scenáru. Všetko na posledný moment. Zahltie informáciami, ale nie tými, čo poslanci potrebujú a uznesením žiadali. Totiž boli sme to poslanecké kluby, ktorým ide v Bystrici o funkčnú, modernú a ekonomickú prevádzku MHD, čo sme v marci 2026 spísali požiadavku na zvolanie mimoriadneho mestského zastupiteľstva. Z radnice sme nedostávali informácie k MHD a chceli sme pánovi primátorovi poradiť, čo podľa nás treba pre dobro veci urobiť. Na základe nami predložených argumentov prijalo mestské zastupiteľstvo 20. marca 2026 uznesenia, ktoré požadovalo od pána primátora, aby predložil ďalšie dôležité materiály pre rozhodovanie sa o MHD.

Málo z toho, čo sme 20. marca, žiadali, sme však poslanci následne dostali. Znepokojení z vývoja s pani poslankyňou Dianou Javorčíkovou na mestskej rade pred šiestimi dňami, teda 25. augusta, vzniesli sme požiadavku na predloženie príslušných materiálov na riadne mestské zastupiteľstvo, plánované na



8. september. Zo strany pána viceprimátora Jakuba Gajdošíka a ďalších sme sa dozvedeli, že sa to tak rýchlo pripraviť nedá. Lenže Mesto malo lehotu pol roka na to, aby tieto materiály pripravovalo. Pán viceprimátor Gajdošík sa medzi rečou zmienil, že možno ešte do 8. septembra bude mimoriadne zastupiteľstvo k MHD. Ako vieme, že raz ho už p. primátor zvolal, a to na 13. 8. materiály k nemu vtedy boli žiadne. Potom ho pár hodín pred rokovaním poslaneckého grémia za záhadných okolností, ktoré dnes dovysvetlil, zrušil. Vrátim sa k spomínanej mestskej rade konanej 25. augusta. Zastrihal som ušami, že mimoriadne zastupiteľstvo bude možno do 8. septembra. Požiadaval som o spresnenie termínu z pragmatických dôvodov, kvôli usporiadaniu kalendára povinností. Pán viceprimátor ma uistil, že keby ten termín vedel, povedal by ho. Ani nie o 24 hodín po mestskej rade prišla pozvánka na 31. august. Zase taká ako na 13. august – bez materiálov. Tie prišli až vo štvrtok 27. augusta podvečer. Kvantum textu, ale bez informácií požadovaných uznesením z 20. marca. Hrýzli sme sa textami cez víkend. Namiesto užívania si sprievodného programu k SNP. Dnes je to nastražená pasca. Nezahlasuješ? Si proti rozvoju mesta, proti ekologickej doprave, proti čerpaniu eurofondov. A mediálne Ti to spočítame. Zahlasuješ? Berieš spoluzodpovednosť za riskantné záväzky s firmou, ktorú Mesto nevie ani po jeden a pol ročnom upozornení v apríli 2025 prinútiť k tomu, aby firma stiahla z autobusov reklamu na hazard – na casino. A to je len jedna zhnitá čerešnička na súčasnom stave MHD. Opakujem: akého partnera na MHD chce toto vedenie zabetónovať, keď primátor, ktorý deklaroval, že je vraj proti hazardu, a je v grémiu, nevie dosiahnuť sňať z autobusov reklamy na casino? Ba naopak, firma SAD Zvolen nedávno nechala po Bystrici premávať aj autobusy s reklamou na sesterské casino vo Zvolene a sesterské casino v Žiari nad Hronom. A to je len prvá zhnitá čerešnička na súčasnom zlom stave MHD. Za takého prevádzkovateľa mám zdvihnúť ruku, čo môže Bystričanov držať v roku 2031 v hrsti, či dokonca pod krkom napríklad tým, že Mesto nemá v rukách trolejové vedenie? Nemôžem, pán primátor. Apelujem na svedomie poslancov. Najprv riadne podklady a koncepcia MHD. Potom zmluva v znení, čo bude slúžiť primárne obyvateľom mesta a čo bude zaručovať kvalitnú dopravu – a nie výhodnú pozíciu a zisky Polónyho firme. A až potom zelený gombík.

MUDr. Jozef Baláž - ďakujem pánovi Bučkovi za vysvetlenie niektorých vecí. Ja budem rád, ak mi vedenie mesta, alebo aj ostatní kolegovia vysvetlíte akú máme predstavu o tej súťaži na nového dopravcu v roku 2030, ak dnes schválime tento dodatok. Pretože, pokiaľ dnes rozhodneme, že súčasťou verejnej dopravy budú trolejbusy, tak o 3 roky budeme stáť pred dilemou, či vôbec je možná súťaž, keď majiteľom infraštruktúry je len jeden majiteľ a dokáže tým pádom odstaviť akéhokoľvek iného dopravcu. Alebo ak by sme sa rozhodli prejsť na inú dopravu než trolejbusovú, ktorá by tiež spĺňala tie bez emisné kvóty, tak Mesto by stálo pred povinnosťou vrátiť tento príspevok, pretože trolejbusy by sa ďalej neprevádzkovali. Čiže akú veľkú súťaž chystáme, ak dnešným rozhodnutím de facto umožníme do súťaže vstúpiť len jednému, alebo budeme musieť platiť pokutu vo výške tohto príspevku vo výške 5 miliónov?

Ing. arch. Tomáš Sobota - ja teda na výzvu môjho kolegu Turčana pripravené otázky položím. Ak Dopravný podnik mesta nedostane celých 4,8 milióna, aká bude presná úspora mesta? Tá suma, ktorá bude načerpaná sa môže líšiť?

Mgr. Zuzana Detková - odpoveď je stále závislá od obstarávacej ceny. Čiže pokiaľ obstarávacia cena cca 4,8 milióna nebude preplatená nenávratným finančným príspevkom v stopercentnej sume, úspora mesta bude v tomto prípade rovnajúca sa odpisom, respektíve 1/120 mesačne z nenávratného finančného príspevku.



Ing. arch. Tomáš Sobota - ak bude NFP následne krátený, alebo bude musieť Dopravný podnik mesta jeho časť vrátiť, ako a kedy sa upraví už poskytnutá kompenzácia mesta?

Ján Nosko - prečo by mal byť krátený?

Ing. arch. Tomáš Sobota - no, že sa nevyčerpá celá táto suma, ale vyčerpá sa alikvotne, teda v tej obstarávacej cene. Ako a kedy bude upravená tá kompenzácia?

Ján Nosko - ten príspevok bude poskytnutý v takom rozsahu, v akom je uvedený. Je to súčasťou zmluvy o NFP.

JUDr. Marica Koreňová - v zmluve o NFP, aj v dodatku je uvedená maximálna výška, ktorú dnes má schválenú dopravca. V prípade, ak by z dôvodov, ktoré vyplývajú priamo zo zmluvy o NFP došlo ku kráteniu tejto sumy, tak úspora na strane mesta bude priamo úmerná tomu skutočne poskytnutému nenávratnému finančnému príspevku. Čiže poviem príklad, dneska je to 4,8, to znamená, že 1/120 zo 4,8 bude zohľadnená každý mesiac. V prípade, ak by skutočná výška poskytnutého NFP bola 4 milióny, tak úspora na strane mesta by bola 1/120 zo 4-roch miliónov.

Ing. arch. Tomáš Sobota - je ale ošetrované, že v prípade, ak by z nejakého, akéhokoľvek dôvodu ten príspevok bol krátený, aby Mesto potom nebralo nejakú zodpovednosť za tú kompenzáciu?

JUDr. Marica Koreňová – v zásade zmluva, aj zmluva o NFP, aj náš dodatok, aj všeobecne záväzné podmienky, ktoré sú záväznou prílohou zmluvy o NFP, hovoria o tom, že vždy musí byť zohľadňovaná na strane objednávateľa skutočná výška poskytnutého NFP. To znamená, že v prípade, ak by došlo na strane prijímateľa, čiže dopravcu, ku kráteniu tohto NFP, Mesto nie je spoluzodpovedné za akékoľvek pochybenie zmluvy o NFP. Veľmi dôležité je povedať, že tu existujú vedľa seba 2 zmluvné vzťahy. Prvý je zmluva o NFP, ktorú má uzatvorenú dopravca s poskytovateľom. Tam sú veľmi striktné a prísne nastavené podmienky, ktoré má dopravca pod hrozbou sankcií dodržiavať. Jednou z nich je aj povinnosť vo vzťahu k objednávateľovi dopravy, ktorá je striktné, alebo teda explicitne uvedená v článku 3 bod 3.10, kde sú nastavené všetky tie parametre, ktoré bolo potrebné premietnuť do dodatku. Čiže akékoľvek sankcie a všetky povinnosti, ktoré má dopravca v zmysle zmluvy o NFP plniť voči poskytovateľovi, sú jeho povinnosťami a jeho zodpovednosťou, ktorá sa nijakým spôsobom nepretavuje do nejakého sankčného rámca, v ktorom by malo byť zahrnuté aj Mesto, ako objednávateľ.

Ing. arch. Tomáš Sobota - Mesto ale má v Dopravnom podniku 49 percentný majetkový podiel, to len upozorňujem.

Ján Nosko - to my veľmi dobre vieme, ale nie našou vinou. Pokiaľ viem, tak tie 2 percentá, ktoré sa nedostali do Dopravného podniku, a Mesto sa nestalo majoritný akcionár, nebolo rozhodnutím tohto vedenia. Bolo to v roku 2010.

Ing. arch. Tomáš Sobota - čo presne môže byť v roku 2030 vlastný zdroj Dopravného podniku mesta pri výpočte ceny za prevod vozidiel? Čiže akým spôsobom sa určí cena tých vozidiel v čase ich prevodu?



JUDr. Marica Koreňová – zodpoviem v časti právnej. Vzhľadom na to, že tento model je nastavený tak, že poskytovateľ NFP na obstaranie týchto 7 trolejbusov poskytuje sto percent nenávratného finančného príspevku, v takom prípade zostatková hodnota, ktorá by spočívala vlastne v neopísanej časti týchto vozidiel, je nulová. Je nulová, ale netreba zabúdať na všetky procesy, ktoré Mesto absolvovalo od septembra 2025, vrátane rokovaní s ministerstvom financií, rokovaním so samotným poskytovateľom, kde bolo jasne zadefinované, že tie ekonomické parametre v rámci podmienok výzvy neboli zohľadňované. A v danom prípade aj napriek tomu, že zostatková hodnota v čase prevodu týchto vozidiel, to znamená po roku 2030 kedy, a to je strašne dôležité si uvedomiť, zostávame stále v režime udržateľnosti, pretože k ukončeniu zmluvy dôjde skôr, ako uplynie lehota 5 rokov pred uplynutím doby udržateľnosti, ktorú nastavil poskytovateľ. Takže toto je veľmi dôležité. Pokiaľ ide o ekonomické parametre, ten zvyšok nespotrebovaného NFP, ktorý vlastne je dnes rozložený na 10 rokov, čo sa týka životnosti, a čo vlastne priamo zodpovedá podmienkam výzvy, ktorá hovorí nielen o udržateľnosti projektu, ale aj o životnosti samotných vozidiel, tak tam je strašne dôležité, aby takzvaná tá nespotrebovaná alebo zostatková časť toho účinku na NFP pôsobila aj do budúcnosti. To znamená aj na nového vysúťaženého dopravcu, alebo teda v prípade, ak by došlo k tomu, že trolejbusy boli prevedené na Mesto, aby pôsobila aj v ďalšom prevádzkovaní trolejbusov na území mesta. Toto je podmienka.

Mgr. Zuzana Detková - ja len doplním pani prednostku. Zostatková hodnota vozidiel v zmysle spolufinancovania čerpaceľa, alebo prijímateľa nenávratného finančného príspevku bude nulová.

Ing. arch. Tomáš Sobota - je poskytovateľ nenávratného finančného prostriedku už teraz písomne oboznámený s mechanizmom prevodu vozidiel v roku 2030? To znamená, počíta tá zmluva s tým a vedia o tom, že to tak bude?

JUDr. Marica Koreňová – poskytovateľ NFP nastavil, ako som už spomínala, v článku 3 bod 3.10 odsek 3 povinnosť, aby dodatok obsahoval podmienky prevodu. V rámci podmienok prevodu Mesto v dodatku nastavilo minimálny rámec, kedy má záujem začať s prípravou podmienok verejného obstarávania na nového dopravcu, a to je najneskôr 24 mesiacov pred ukončením zmluvy. To znamená, že vlastne Mesto si vytvorilo priestor začať s prípravou verejného obstarávania na nového dopravcu v podstate, úplne prežením to, aj od budúceho mesiaca alebo od zajtra. Ale čo je strašne dôležité povedať v rámci zmluvy o NFP a všeobecne záväzných podmienok v podstate Mesto spracuje model ekonomický a finančný, ktorý súvisí s trolejbusmi obstaranými z NFP, a tento model predloží na posúdenie a na pripomienkovanie poskytovateľovi NFP. Padla tu otázka, respektíve myslím, že pán poslanec Katreniak hovoril o tom, že tie podmienky, respektíve to využitie trolejbusov po roku 2030 je otáznе. Treba si uvedomiť, a úplne otvorene si treba povedať, že celá infraštruktúra, ktorá dnes je využívaná na poskytovanie trolejbusovej dopravy, je vo vlastníctve Dopravného podniku mesta Banská Bystrica. Za predpokladu, a z toho teda vychádzal aj mestský úrad a vlastne nastavoval tie podmienky súťaže, alebo respektíve uchádzania sa o zdroje z NFP, že trolejbusová doprava bude pokračovať aj po roku 2030. Samozrejme, je potrebné si uvedomiť, že za predpokladu, ak súčasný dopravca zostane aj do roku 2030 vlastníkom infraštruktúry, je úplne zrejmé, tak ako to bolo aj v predchádzajúcich obdobiach, že táto skutočnosť môže poskytovať určitú hospodársku výhodu v rámci medzinárodného tendra na poskytovanie trolejbusovej dopravy aj po roku 2030. A áno, za predpokladu ak chceme, ak Mesto, a teda vy poslanci máte záujem na tom, aby trolejbusová doprava vlastne fungovala aj po roku



2030, tak tento dodatok má zabezpečiť, aby aj po roku 2030 trolejbusy, ktoré budú obstarané z NFP, boli naďalej po dobu ich životnosti využívané na území mesta Banská Bystrica. Takže toľko neviem, či som odpovedala na otázku.

Ing. arch. Tomáš Sobota - moja posledná otázka, ktorá naviaže práve na túto vašu odpoveď. Čo sa stane v prípade, ak po roku 2030 z akéhokoľvek dôvodu nebude ďalej prevádzkovaná trolejová doprava?

JUDr. Marica Koreňová – ako som spomínala v rámci celého toho modelu, ktorý nastavil poskytovateľ NFP, Mesto by malo už v čase, kedy bude pripravovať podmienky do verejného obstarávania, veľmi aktívne komunikovať s poskytovateľom NFP. A to z toho dôvodu, že príde koniec zmluvy, či už riadne alebo mimoriadne, lebo ako som spomínala, a teda aj z podkladov vyplýva, že podmienky NFP počítajú aj so situáciou, kedy nastane mimoriadna okolnosť, a v podstate súčasná zmluva, či už v rámci mesta Banská Bystrica, alebo iného mesta, ktoré bolo úspešné v rámci tohto projektu, zanikne a bude potrebné riešiť, čo s trolejbusmi alebo autobusmi, ktoré boli obstarané v rámci tejto výzvy, aby bol naplnený samotný cieľ tohto projektu. Osobne si myslím, že je potrebné, aby tieto otázky, ktoré súvisia či už s riadnym alebo mimoriadnym skončením zmluvy, čo s autobusmi, alebo v našom prípade s trolejbusmi po roku 2030? Môže nastať situácia, že dopravca nebude vysúťažený, respektíve, že Mesto odmietne uzatvoriť zmluvu s dopravcom pre neprijateľnú výšku ceny za dopravný výkon, a zároveň tým pádom sa aktivuje možnosť, že tieto trolejbusy prejdú na Mesto. Mesto, ale nemá dopravnú infraštruktúru, to znamená, že tieto skutočnosti a tieto otázky musia byť vyriešené s poskytovateľom NFP. Treba si povedať, že takúto situáciu, ktorá môže nastať, ešte raz opakujem, nielen v meste Banská Bystrica, ale u ktoréhokoľvek mesta, že jednoducho súčasný poskytovateľ dopravných služieb, ktorý čerpal finančné prostriedky na obstaranie, či už autobusov alebo trolejbusov, jednoducho nedokončí plnenie tejto zmluvy, alebo nebude vysúťažený nový dopravca. Práve aj všeobecné zmluvné podmienky počítajú so zmenovým konaním. Počítajú s tým, že otázky takéhoto charakteru aj mimoriadne situácie je potrebné riešiť s poskytovateľom NFP. Osobne si myslím, že podľa toho, ako sú nastavené podmienky v rámci všeobecne záväzných podmienok, aj celého toho modelu tohto projektu s takouto situáciou počítajú. Práve preto je uvedené, v prípade mimoriadneho ukončenia zmluvy o NFP. Takže čerpám z podmienok, respektíve z informácií a dokumentov, ktoré máme k dispozícii a snažím sa odpovedať na to, keď som sa snažila rozoberať všetky možné alternatívy, ktoré by mohli nastať.

Ing. Mgr. Pavol Katreniak, FP – no, práve ten strategický materiál, ktorý požadujeme, tak ten má jednu z alternatív, že budú trolejbusy zrušené v Banskej Bystrici. Ja nie som za ich zrušenie, ale keď tam tá alternatíva je, tak najprv mal byť tento materiál, a jasná mala byť koncepcia, čo vlastne chceme v Bystrici, a potom budeme zaväzovať Mesto, že teda vlastne tie trolejbusy musí prevádzkovať. Toto je ten problém, toto je tá zvrátenosť, že my nevieme čo vlastne chceme, a už vlastne vytvárame podmienky pre to, aby sme vlastne už boli viazaní. A čo sa týka primátora Saktora, ja si dovoľm odcitovať vtedajšie rokovanie, ktoré bolo v roku 2010 na MHD, ktoré skutočne primátor Saktor podpísal ale, vtedy sa pán poslanec Modranský, ktorý tu dnes sedí, vlastne túto vec obhajoval. Keď si prečítate materiál, tak vlastne nás poučal, respektíve poučal verejnosť, že túto vec treba vidieť v širších súvislostiach. Aké širšie súvislosti, keď sme my vlastne z 51 percent klesli na 49 percent, a vlastne od vtedy nás Polóny drží pod krkom. To znamená, čo je toto za situácia, ale čo je toto za stav, že Mesto je vydierané de facto Polónym? On si napíše, že chce zrušiť pokuty, on si ešte čo bude hovoriť? A v roku



2030 čo bude hovoriť? Veď nevieme jednu reklamu na hnusné kasíno, ktoré vlastne robí zlo ľuďom, pretože ich navádza k hazardu, pán primátor, nevie ani túto vec za jeden a pol roka zrušiť. To je partner, ktorý je absolútne nezodpovedný v tom, že vôbec neprihliada na potreby mesta a na potreby Bystričanov, čo je potrebné v Bystrici pre dobrú prevádzku, pre spoľahlivú a modernú prevádzku, a nie na propagovanie hazardu.

MUDr. Jozef Baláž, FP - chcem reagovať na pani prednostku, lebo v podstate zodpovedala tú otázku, ktorú som položil. Potvrdila, že pokiaľ nedôjde k nejakým zmenám toho dokumentu, ktorý teraz máme schváliť, a o žiadnych budúcich zmenách zatiaľ nemáme informácie, že by boli predjednané, dohodnuté, alebo vo výhľade, pokiaľ schválime tento dodatok, tak o 3 roky bude Mesto stáť pri súťaži pred dilemou. Buď bude ďalej prevádzkovať trolejbusy pod monopolným prevádzkovateľom SAD Zvolen, väčšinovým majiteľom Dopravného podniku mesta Banská Bystrica, alebo bude nútené vrátiť celú túto sumu príspevku, pretože nebude splnená podmienka 5 ročného prevádzkovania trolejbusov. Ak by sme prestali prevádzkovať trolejbusy, tak musíme vrátiť príspevok. Je to tak? Čiže súťaž bude taká, že buď bude prevádzkovať trolejbusy Mesto, a zostane príspevok, pričom, tou hospodárskou výhodou je monopolné postavenie v Bystrici, alebo Mesto bude musieť vrátiť finančné príspevky, ktoré dostalo na nákup trolejbusov.

JUDr. Marica Koreňová – rozhodne význam toho, čo som povedala, ak som sa správne počúvala, určite nie je o tom, ako ste to zhrnuli pán poslanec. Vysvetlila som to, že vlastníctvo infraštruktúry môže byť do budúcnosti hospodárskou výhodou pre súčasného dopravcu v rámci nového medzinárodného tendra. To som povedala. To ale neznamená, že nie je možné, aby sa do tejto súťaže prihlásil iný záujemca. Myslím si, že hovorím veľmi korektne skutkový stav. Naozaj súčasný dopravca, pokiaľ bude aj po roku 2030 vlastníkom dopravnej infraštruktúry, môže to pre neho znamenať hospodársku výhodu. Takto to proste je. Druhá vec je, čo sa týka Vami formulovaného stanoviska, že v prípade, ak po roku 2030 nebude Mesto schopné prevádzkovať trolejbusovú dopravu, predpokladám, že máte na mysli, v prípade, ak by Mesto nepristúpilo k podpisu zmluvy s novým dopravcom, ktorým by bol súčasný dopravca, a dal by nevýhodné podmienky, takže Mesto, keďže nie je vlastníkom dopravnej infraštruktúry, by nebolo schopné naplniť podmienky NFP a muselo by poskytnutý finančný príspevok v nejakej výške stanovenej poskytovateľom NFP vrátiť. Ja som sa snažila vysvetliť, že toto nikde explicitne z podmienok nevyplýva. Práve preto, a ja to zopakujem aj tretíkrát, práve preto v rámci toho ekonomického a finančného modelu, ktorý má povinnosť objednávatel' predložiť poskytovateľovi NFP, je potrebné zadefinovať všetky riziká a všetky otázky, ktoré je pre účely spracovania podmienok do nového tendra, mať zodpovedané. Toto som povedala.

Mgr. Marek Modranský, FP - ďakujem pekne, ja sa ešte prihlásim do diskusie normálne, chcem reagovať na kolegu pána Katreniaka. Spomínali ste nejaké moje vyjadrenia, tak by som len chcel aj na to normálne odpovedať. Poprosím Vás len upresniť, že ktoré vyjadrenia myslíte, a kedy to bolo, lebo je rozdiel posudzovať vyjadrenie v roku, keď som bol už poslancom a hovoriť zároveň o fúzii a o odpredaji akcií Dopravného podniku, ktoré sa dialo úplne v iných rokoch. Takže by som chcel uviesť tieto veci na poriadok, aby sme nezavádzali tu kolegov, ani verejnosť, ani nikoho. Len pán kolega poprosím, upresnite mi, čo ste mysleli, nech viem na to reagovať. Ďakujem pekne.

Ing. Martin Turčan, FP - konečne sa rozbehla normálna diskusia, argumentačná, to vítam. Každopádne chcem sa opýtať možno hypotetickú vec, lebo vás počúvam veľmi dôsledne, počul som kolegu Bučka,



prípadne mojich predrečníkov. Chcem sa opýtať, pokiaľ my je teda známe, tak my sa budeme uchádzať o nakúpenie hybridných trolejbusov, ktoré teda vedia aj jazdiť na elektro pohon. Otázka znie, je skutočne táto technológia naviazaná na to, že musí byť k nej aj adekvátne trolejbusová infraštruktúra? Čiže pýtam sa na to, či tie vozidlá skutočne nevedia jazdiť aj na baterkový pohon? Tým pádom nepotrebujú infraštruktúru, ktorú Mesto nevlastní. To by možno potom znamenalo, že ten záväzok prevádzky je možné naplniť, pretože sú to elektro trolejbusy. Je to možno hypotetická otázka, ja sa snažím skutočne normálne z toho nejakým spôsobom, ako sa ľudovo povie vysomáriť. Tak skúsme prosím možno aj toto zodpovedať. Ďakujem.

Mgr. Jakub Gajdošík – v zásade platí to, že pri hybridných trolejbusoch, o ktorých sa teraz rozprávame, dochádza k nabíjaniu počas toho, kedy sú pripnuté k trakcii. Oni vlastne bez trakcie na tú baterku dokážu prejsť trasu do nejakých 20 km, s tým, že v prípade, že by sa nenabíjali na trakciu, tak by bolo nutné vlastne na konečnej pripraviť elektronabíjačky, rýchlo nabíjačky, ktoré by dobíjali tú batériu. Ale v princípe tie hybridné vozidlá fungujú tak, že za normálnych okolností sa nabíjajú najmä počas toho, kedy sú pripojené na trakciu. V prípade vybudovania dobíjacej infraštruktúry je možné tento trolejbus dobíjať aj mimo trakcie.

Mgr. Matúš Molitoris, FP - veľa bolo povedané predtým, ale ešte by som sa chcel spýtať dve také základné veci, a aj nadviazať na pána viceprimátora. Ale najprv tá prvá otázka, že či k dnešnému dňu máme aj nejaký konkrétny písomný dokument, ustanovenie zmluvy o poskytnutí NFP, alebo stanovisku Ministerstva dopravy, ktorý upravuje postup pri prevode, alebo zmene vlastníctva týchto trolejbusov v rámci uvedenej lehoty trvanlivosti tak, aby Mesto ani dopravca neboli vystavení riziku vrátenia časti z tejto sumy, ktorá nám, môže byť poskytnutá. A súčasne s tým, čo teraz povedal aj pán viceprimátor, ak máme takto nastavené tieto hybridné trolejbusy, pripravujeme aj nejaký plán B toho, ako vytvoriť si tú technickú infraštruktúru, teda technicky napájať tieto nové trolejbusy? Či máme pripravený nejaký energetický had, ktorý bude napájať tieto trolejbusy, lebo niekde ich potrebujeme napájať, či máme niečo pripravené, alebo infraštruktúru vlastní súčasný dopravca.

Ján Nosko - Dopravný podnik mesta Banská Bystrica inštaloval fotovoltiku, ktorá by mala slúžiť na dobíjanie a pokrytie celej spotreby trolejbusov.

Mgr. Jakub Gajdošík – pokúsim sa doplniť moju predchádzajúcu odpoveď na tú otázku pána poslanca Molitorisa. V zásade sa nabíjajú na trakčnom vedení aj v súčasnosti, keďže hybridné vozidlá sa už pohybujú po Banskej Bystrici. V prípade, že by teda nefungovalo trakčné vedenie, alebo neboli by súčasťou tej dráhy pod trakčným vedením, tak v tom prípade je nevyhnutné ich nabíjať iným spôsobom, nejakými rýchlonabíjačkami, alebo niečím. Ale tie vozidlá sú prioritne vyrobené, respektíve nastavené tak, aby sa nabíjali z trakcie. To je predpoklad ich nabíjania. Pokiaľ to tak bude, tak nie je žiadny dôvod stavať ako keby inú infraštruktúru. Jedine v prípade, že by bolo ohrozené to, že by po trakcii jazdili. V tom prípade by bolo absolútne nevyhnutné ich nabíjať niekde inde. V súčasnosti sa takto nabíjajú aj vozidlá, ktoré na trakcii už dnes, ako hybridné vozidlá jazdia, čiže dnes ten systém je vymyslený. To znamená, že jediné čo je ako keby rozhodujúce je to, že keď opúšťajú trakciu a vracajú sa naspäť na trakciu, v tom existujúcom modeli, tak sa tam dopĺňajú také koľajničky, ktoré v podstate umožňujú bez nejakej náročnosti, aby sa trolejbus zapojil na trakciu prostredníctvom tých tykadiel, ktoré má na zadnej strane. V prípade, že by sa trolejbusy nenabíjali na trakciu, tak samozrejme je nevyhnutné pripraviť nejaké iné nabíjačky, ktoré by ich dobíjali.



JUDr. Marica Koreňová – v podstate už som to spomínala, že jednak základné podmienky sú v našom dodatku obsiahnuté, respektíve v návrhu dodatku, ktorý vlastne bol predložený poslancom na dnešné rokovanie a zároveň úplné detaily a podrobnosti takzvaného zmenového konania. V prípade, že vznikne potreba zmeny zmluvy o NFP, ako takej, v prípade, že pôjde o podstatnú zmenu, všetky tieto procesy sú pod striktným dohľadom poskytovateľa NFP. To znamená, v prípade riadneho, alebo mimoriadneho skončenia existujúcej zmluvy s dopravcom, je dopravca povinný previesť tieto vozidlá nadobudnuté z NFP, buď na nového dopravcu, alebo na Mesto. To znamená, že akýkoľvek prevod, či už na nového dopravcu, alebo na Mesto, podlieha schvaľovaciemu procesu poskytovateľa NFP. To znamená, že všetky tie podmienky, vrátane možnosti, nemožnosti prevádzkovať, všetky okolnosti súvisiace s prevodom musia byť predložené poskytovateľovi NFP, a ten vyhodnotí, že či tento prevod odsúhlasí, alebo nie. A ešte raz zdôrazním, pán poslanec, v súvislosti s Tvojou otázkou, že zmeny zmluvy, aj podmienok zmluvy o NFP vrátane všeobecných zmluvných podmienok sa realizujú pod dozorom poskytovateľa NFP. A všetky tieto zmeny, respektíve vyhodnotenie aktuálnej situácie, či už v prípade riadneho alebo mimoriadneho skončenia zmluvy sú zachytené, alebo je možné už v rámci toho modelu, ktorý má predložiť objednávateľ, čiže Mesto poskytovateľovi NFP, ako si predstavuje fungovanie trolejbusovej dopravy po roku 2030, musia byť súčasťou toho úvodného dokumentu, ktorý bude predkladať Mesto poskytovateľovi NFP. Zároveň odsúhlasené znenie spolu s pripomienkami musí byť implementované do súťažných podmienok v rámci medzinárodného tendra.

Ján Nosko - len doplním, do medzinárodného tendra poznajúc aj stanovisko Úradu pre verejné obstarávanie.

Mgr. Diana Javorčíková - vážené kolegyne, vážení kolegovia, ja by som to asi veľmi rada stručne vysvetlila, že čoho sme tu už hodinu a pol svedkami. Toto dnešné hlasovanie nie je o nákupe 7 nových vozidiel, ale má to oveľa širšie miliónové dopady na budúce fungovanie a kvalitu mestskej hromadnej dopravy. Vysvetlím prečo. Pán kolega Sobota sa pýtal, a podľa mňa nedostal priamu odpoveď. Skúsím ju povedať možno za pani prednostku. A to na skutočnú ekonomickú hodnotu tohto rozhodnutia, pretože nám hovoríte o tom, že 1/120 mesačne dostaneme naspäť úsporu z tej celkovej sumy 4,88 milióna za ktorú kúpime súkromnému dopravcovi trolejbusy. Treba si povedať, že nás nečaká 120 mesiacov aktuálnej zmluvy, ale iba 40. Takže 4,88 milióna je jednoducho neexistujúca suma, pretože my tú kompenzáciu dostaneme iba 1,6 milióna. Pokiaľ by tu už samozrejme nebol nejaký predpoklad, že ideme aj po roku 2030 opäť uzavrieť zmluvu s týmto súčasným dopravcom. Čo ja samozrejme nevylučujem, lebo neviem ako dopadne medzinárodný tender. Ale pokiaľ by sme sa vydali cestou nášho vlastného dopravného podniku a podľa tohto dodatku nadobudneme tie trolejbusy do nášho vlastníctva, my ich musíme od 01.01.2031 prevádzkovať. Opäť pani prednostka nezodpovedala, respektíve povedala nesprávne, že pokiaľ nebudeme schopný prevádzkovať čo i len jeden z týchto trolejbusov, my budeme musieť vrátiť celú sumu 4,88 milióna poskytovateľovi NFP, pretože takto to je v zmluve uvedené, pretože musíme dodržať päťročnú udržateľnosť, ktorá nám zo zmluvy vyplýva. To znamená, že tá 5 ročná udržateľnosť začne plynúť až ukončením projektu, to znamená, že až keď bude vyplatená posledná čiastka NFP. Od vtedy začne plynúť päťročná udržateľnosť. Tak si predstavte kolegyne a kolegovia, aby ste vedeli, že o čom dnes budete hlasovať. Predstavte si tú situáciu, že 1.1.2031 Mesto Banská Bystrica dostane 7 trolejbusov, ktoré nemá ako prevádzkovať, lebo my nemáme trolejové vedenia, my nemáme stĺpy, my nemáme vozovňu, my nemáme meniarne. Ako ideme prevádzkovať našich 7 nových trolejbusov, ktoré chceme dnes kúpiť pre súkromného dopravcu?



Toto sú odpovede, ktoré ste mali povedať Vy pani prednostka, lebo sa tu hodinu a pol na to kolegovia pýtajú, a nedostali tie odpovede. Sú to vážne veci, ktoré možno kolegovia tým, že nemali možno taký priestor si naštudovať dopodrobna materiály, tak možno o nich ani nevedia, ale sú postavení pred situáciu, že o nich dnes majú hlasovať. My nehlasujeme o kúpe 7 nových trolejbusov, lebo tie nám nezvýšia kvalitu našej trolejovej dopravy, keďže je ich tých trolejbusov celkovo 19. Sedem je nič. Potrebujeme zlepšiť kvalitu buď s týmto dopravcom, ktorého máme, ale za poriadnych zmluvných podmienok, ktoré vyžadujeme, alebo musíme mať nového dopravcu, alebo vlastný dopravný podnik. A k tomu nikdy nedospejeme, pokiaľ si urobíme dnes takýto záväzok, že vlastne jediným výhodným a možným dopravcom v budúcnosti po roku 2030 bude opäť dopravný podnik s väčšinovým vlastníkom SAD Zvolen. O tomto dnes ideme rozhodovať, o tomto dnes aj vy budete hlasovať, aká kvalitná MHD-čka tu bude po roku 2030. Nie či budeme mať 7 nových trolejbusov, ktoré ani nevieme, či nám je treba v takej podobe a kvalite ako sa idú obstaráť, pretože nemáme plán dopravnej obslužnosti. Toto je celé naopak, veď ja sa normálne čudujem, že toto vôbec obhajujete. A čudujem sa, že svojim kolegom ste doteraz nepovedali pravdu. Áno ak 1.1.2031 nebudeme prevádzkovať trolejbusy a budú na nás prevedené, budeme musieť celých skoro 5 miliónov vrátiť Ministerstvu dopravy. A pokiaľ sa rozhodneme, respektíve medzinárodný tender nám ukáže, že môžeme pokračovať v tomto zmluvnom vzťahu s Dopravným podnikom mesta, kde je väčšinový vlastník SAD Zvolen, tak budeme opäť len nadväzovať na nevýhodné vzťahy, ktoré už teraz máme. Pán primátor, prečo sme sa nebavili o kúpe nových trolejbusov už pred 6 rokmi, keď ste podpisovali nevýhodnú zmluvu v roku 2020? Ja akože sa naozaj nestíham diviť, aké argumenty tu používate. Kolegovia a kolegyně, prosím vás, z vášho najlepšieho svedomia a vedomia hlasujte v záujme ľudí.

JUDr. Marica Koreňová – prepáčte, pani poslankyňa, viete, ja sa na to pozerám cez prizmu podkladov, ktoré mám k dispozícii. Dovolím si nesúhlasiť s Vašimi argumentami, že sa čudujete, že toto obhajujem. Treba si uvedomiť, že materiál bol predložený zo strany mestského úradu na základe podkladov, ktoré boli vyhodnotené a prečítané. S tým, že nie je pravdou Vaše tvrdenie, že po roku 2030, v prípade, ak by trolejbusy prešli na Mesto, je exaktne explicitne z podkladov, ktoré ste mali k dispozícii a ktoré má k dispozícii aj Mesto, jasné, že poskytnutý NFP bude potrebné v plnej alebo teda v nejakej alikvotnej čiastke vrátiť. V zásade absolútne súhlasím s tým a ani jediné jedno slovo nepadlo proti tomu, čo ste povedali, práve naopak, povedala som, že podmienkou a celým účelom tohto projektu, ako takého je, aby trolejbusy nadobudnuté alebo teda obstarané z NFP, aby boli po dobu ich životnosti nielen udržateľnosti, ale aj životnosti používané pre Mesto Banská Bystrica. Tiež som povedala, a to je veľmi dôležité z pohľadu toho, čo ste vlastne pred chvíľou uviedli, že v prípade, ak by nastala, nazvime to patová situácia, ktorá môže nastať v ktoromkoľvek inom meste, že sa nepodarí vysúťažiť nového dopravcu, a budú musieť byť obstarané vozidlá prevedené na Mesto, ktoré nebude schopné zabezpečiť prevádzku týchto vozidiel, vtedy vstupuje do týchto všetkých procesov poskytovateľ NFP, ktorý je garantom toho, že podmienky NFP nebudú porušené. Lebo v prípade, ak áno, tak vtedy nastupujú sankčné mechanizmy. Ja aj s kolegami, ktorí sme lúskali tento materiál, sme to vyhodnotili takto, čiže tu nie je snaha niečo zakryvať, alebo nepovedať kolegom poslancom. Práve naopak, dovolím si tvrdiť, že vlastne úplne všetko, čo je možné, všetky riziká, ktoré môžu nastať tu boli pomenované. A v zásade je potrebné si uvedomiť, že tento materiál vychádza z toho, alebo respektíve predložený návrh dodatku vychádza z toho, že trolejbusová doprava bude zachovaná na území Mesta Banská Bystrica aj po roku 2030. V prípade, ak tá vôľa po roku 2030 zachovať trolejbusovú dopravu nie je, tak potom absolútne je namieste neriešiť uzatvorenie tohto dodatku a nezaviazat sa, lebo to je záväzok, nezaviazat sa v podstate zabezpečiť po skončení tejto zmluvy prevádzkovať trolejbusovú dopravu, a tým pádom aj



týchto 7 trolejbusov. To je asi alfa omega. Čiže dnes máme rok 2026, nemožno dnes prejudikovať, či uprostred trvania tohto zmluvného vzťahu napríklad nedôjde k zániku súčasného dopravcu. A práve preto sú tam všetky tie ustanovenia, že zmluva o NFP a poskytovateľ počíta aj s tým, že vlastne dôjde k mimoriadnemu ukončeniu tejto zmluvy, kde nedokážete v podstate naplniť lehoty nariadenia 1370 a pripraviť v dostatočnom časovom predstihu aj medzinárodný tender. Čiže aby ste rozumeli, ja neobhajujem súčasného dopravcu. Ani materiál, ktorý predložil mestský úrad poslancom mestského zastupiteľstva, rozhodne neobhajujeme dopravcu, a za žiadnych okolností tento materiál nemá znamenať zabetónovanie súčasného dopravcu, pre poskytovanie dopravných služieb po roku 2030. Ja si myslím, že som veľmi jasne vysvetlila, čo tento dodatok číslo 5 pre budúcnosť trolejbusovej dopravy, alebo respektíveestskej hromadnej dopravy pre mesto znamená. Takže, a zopakujem to asi piatykrát, dodatok počíta s tým, že vozidlá obstarané z NFP budú prevedené na nového vysúťažného dopravcu za podmienok, ktoré musí odsúhlasiť poskytovateľ NFP a ktoré sa musia pretaviť do podmienok súťaže, alebo na Mesto Banská Bystrica, ako objednávateľa. Toto sú podmienky NFP a ja sa priznám, že celkom nerozumiem tomu, že v čom zavádza mestský úrad v súvislosti s týmto predloženým materiálom. Dali sme dokopy čo hovoria podklady.

Mgr. Diana Javorčíková - aby sme nestrácali čas veľmi priama otázka pani prednostka, alebo pán primátor, ak chce môže odpovedať. Keď 1.1.2031 budú prevedené trolejbusy na Mesto Banská Bystrica, z akýchkoľvek dôvodov, nebudeme schopní ich prevádzkovať, pretože nemáme infraštruktúru na prevádzku trolejbusovej dopravy. Je uvedené v zmluve o NFP, že pri porušení päťročnej udržateľnosti musíme dotáciu v plnej sume vrátiť? Áno je, áno je. Ako v každej zmluve o NFP z európskych peňazí, pani prednostka. V každej jednej. A o toto mi ide. Toto som sa snažila vysvetliť. Ja nehodnotím ako sa Vy staviate k celému tomuto procesu. Absolútne nie. Ja hovorím, že kolegovia potrebujú počuť túto jednu vetu.

JUDr. Marica Koreňová - ďakujem pekne za otázku, pokúsim sa odpovedať. Osobne si nemyslím, a už som to povedala niekoľkokrát, že odpoveď na túto otázku nám vie dať jedine poskytovateľ NFP a to je práve tá možnosť, alebo teda tá ochrana, nielen pre Bystricu, ale pre všetky mestá, pokiaľ by sa do takejto situácie dostali. Poskytovateľ NFP je tu nato, a tak sú nastavené aj podmienky, aby súčasné nastavené pravidlá v rámci podmienok NFP boli v rámci zmenového konania upravované podľa toho, aby dodržanie projektu a podmienok projektu bolo zachované. Podľa mňa je veľmi taká sugestívna otázka z vašej strany, pokiaľ sa mňa dnes pýtate na otázku áno alebo nie. Toto dnes, nie je úplne explicitne v rámci podmienok NFP vyriešené, ale odpoviem Vám. Za predpokladu, ak by poskytovateľ NFP vyhodnotil, že na strane mesta, ako objednávateľa dopravných služieb došlo opomenutím, úmyselne, alebo z akýchkoľvek dôvodov k porušeniu podmienok zmluvy o NFP, a podotýkam k tomu môže dôjsť len vtedy, ak zmluva o NFP dôjde k prevodu práv a povinností na Mesto. Toto je ešte strašne dôležité. Rovnako prevod práv a povinností zo zmluvy o NFP na mesto, podlieha veľmi dôkladnému procesu u poskytovateľa NFP. Čiže tieto úkony sú strašne dôležité a pod dozorom poskytovateľa NFP. Čiže nedá sa povedať, že dnes Mesto poruší podmienky zo zmluvy o NFP, a budeš vracať celú korekciu. Toto je veľmi zjednodušene povedané, a nezakladá sa to na pravde minimálne v tom zmysle, že kým neprebehnú procesy, ktorých priamym gestorom, a ktorých akoby som povedala strážcom, je poskytovateľ NFP, tak táto situácia nastať nemôže.

Ing. Mgr. Pavol Katreniak, FP - pani prednostka, ale Vy hovoríte, že Vy viete o rizikách, že ste ich otvorili, ale v dôvodovej správe sa tieto riziká vôbec nenachádzajú. Ved' my sme to museli lúskat' teraz cez našich



všelijakých známych, dopravných expertov, aby sme sa k týmto otázkam dostali. Práveže Vy ste na to vôbec neupozornili, Vy ste nám jednoducho predložili materiál, kde nás tlačíte termínom 31. augusta, aby sme niečo schválili na mestskom zastupiteľstve. Ale ani tie nás na tieto riziká neupozornili. To teda nie je pravda, a preto tie odpovede tu žiadame. Dneska hovoríte, že to otvárate, ale pod paľbou otázok. A čo sa týka ešte na pána primátora, chcem povedať, že ja som mal faktickú poznámku, a pán poslanec Modranský reagoval na mňa faktickou poznámkou, takže nehovoríte pán primátor pravdu, že to boli faktické poznámky na pani prednostku. Pán poslanec Modranský reagoval na mňa, a ja mu rád odpoviem. Ja viem, kedy tieto vyjadrenia vznikli, ale to nebudem hovoriť teraz, lebo reagujem na pani prednostku.

MUDr. Jozef Baláž - ďakujem pekne za slovo. Padajú tvrdenia, že je tam niekde v zmluve ustanovenie o nejakej sankcii, alebo nie, nie je. Ak si otvoríte zmluvu, ktorú máme predloženú v rámci materiálu na strane 7 je bod 3.9, budem rád, ak mi ho vysvetlíte podrobnejšie, pretože teraz hovorí ak prijímateľ zmení charakter aktivít, alebo bude vykonávať atď., je prijímateľ povinný vrátiť a poskytovateľ povinný vymôcť vrátenie tejto štátnej pomoci poskytnutej v rozpore s uplatniteľnými pravidlami spolu s úrokmi vo výške v lehotách a spôsobom vyplývajúcim z príslušných právnych predpisov. Čiže ak toto neznamená sankciu, čo to znamená?

JUDr. Marica Koreňová - ako som spomínala, jednou zo záväzných príloh zmluvy o NFP sú aj všeobecné zmluvné podmienky, ktoré počítajú so zmenou projektu. Toto ustanovenie, o ktorom hovoríte je zmena projektu bez toho, aby zmena projektu, ktorá neprešla celým zmenovým konaním, to znamená, že vlastne prijímateľ NFP realizoval túto zmenu projektu bez všetkých tých procesov, ktoré striktné vyplývajú, myslím, že je to popísané v článku 16 všeobecných zmluvných podmienok. Takže áno, v prípade, ak svojvoľne by urobil zmenu projektu a všetkých tých hlavných aktivít projektu samotný prijímateľ, v súčasnosti by to bol dopravca do momentu, kým by poskytovateľ NFP neschválil zmenu, alebo respektíve zmluvu o prevode práv a povinností zo zmluvy o NFP, tak stále je to prijímateľ, ktorým je dopravca, tak v takom prípade je úplne logické, aby akákoľvek zmena neodsúhlasená poskytovateľom bola sankcionovaná. A áno, pravdou je, že vlastne celý ten sankčný mechanizmus, ktorý je upravený v jednej z príloh zmluvy o NFP vôbec neuvádza aké rozlíšenie, či by to bola 5 percentná korekcia alebo 10 percentná a tak. Z hľadiska opatrnosti treba stále počítať s tou stopercentnou korekciou. Takže áno, v tomto určite, ale tento bod hovorí o zmenách projektu svojvoľných bez odsúhlasenia poskytovateľom NFP.

Mgr. Marek Modranský - ja som si vypočul doterajšiu diskusiu, postoje aj účastníka za verejnosť, pána Bučka, názory jednotlivých kolegov, postoje, vaše otázky aj odpovede. A ja si myslím, že všetci sme opatrní aj náš klub aj ostatní kolegovia, ktorí sa tu pýtajú veci od vedenia mesta a snažíme sa nájsť viac pravdy a identifikovať riziká v tomto celom rozhodnutí, za ktoré nesieme potom prirodzene zodpovednosť. A čo ma však zaráža je prístup napríklad kolegyni Javorčíkovej. Škoda, že odišla, lebo by som jej to chcel priamo adresovať, aby to počula. Práveže mám pocit, že kvôli zbieraniu politických bodov sa tento bod zneužíva na zavádzanie verejnosti, na tvorbu nejakého divadla a aj tu na nás poslancov, ako vystrašenie, že pomaly nemáme hlasovať za takúto vec. Je to až vlastne podávanie určitého účelového klamstva, niekto povie „A“, vymyslí si „B“, ale nikdy, nikdy som nepočul z úst pani Javorčíkovej, alebo aj niektorých kolegov, čo tu kritizujete tento postup nejaké riešenie. Nikdy ste nevyslovili žiadne riešenie na problém, len kritizujete vedenie mesta, kritizujete trebárs nás, ktorí podporujeme to rozhodnutie, ale nikdy nechcete niešť zodpovednosť, vyhnete sa tomu, obídete



oblúkom. A ja tu cítim niekoľko vecí, ktoré chcete touto obštrukciou vytvárať. Pýtam sa otvorene či ste za zrušenie trolejbusov v Banskej Bystrici? Lebo keď vás počúvam, tak vám to je vlastne jedno. Vám tu kvôli averzii voči SAD-ke Zvolen je vlastne jedno, či Mesto príde o 5 miliónov z eurofondov, či príde o 20 miliónov. Vymyslíte si rôzne riziká, ktoré právne oddelenie, alebo vedenie mesta identifikovalo, vie nájsť riešenie, je tam pomenované aj v dôvodovej správe, a mám za to, že tu vyložene vymýšľame problémy, ktoré sú vymyslené, neexistujúce, a je na ne riešenie, pretože Mesto Banská Bystrica je objednávateľom dopravných služieb podľa zákona. Túto kompetenciu bude mať aj o 3 roky, aj o 4. Bude tvoriť predsa nový tender, a dopravca, či už SAD Zvolen, alebo Dopravný podnik mesta Banská Bystrica, bude vždy iba v polohe zmluvného dopravcu. Čiže by som chcel dať na poriadok aj tieto veci, aby sme si usporiadali, že máme tu eurofondy, ktoré dokonca kolegyňa Javorčíková hovorí, že 7 trolejbusov je niečo úplne zbytočné, že to nakoniec ani nerobme, lebo to nebude v MHD ani cítiť. Pred chvíľou si to tak povedala, ja ťa počúvam pozorne, že to je nič 7 trolejbusov. No nie je to nič, je to takmer 1/3 vozidlového parku trolejbusov, ktoré tvoria základnú nosnú kostru v našej Bystrickej MHD. 7 trolejbusov, k tomu pribudnú ďalšie vozidlá, čiže nehovorme, že to je nič. Pretože ak hovoríme, že to je nič, alebo teda tvrdíte to vy, to znamená, že klamete verejnosť v Banskej Bystrici, klamete ju priamo a vedome, lebo potom jej nedoprajete voziť sa na nových vozidlách. Hlavne, že si robíte videá, že vozidlá nemajú klímu, že tam je až 50 stupňov a tak ďalej. A teraz keď máme toto rozhodnutie tu pred nami, že môžu Bystričania mať nové kvalitné vozidlá, vybavené ako treba na európsky štandard, aj potreby cestujúcej verejnosti, tak tvrdíme, že to môžeme hodiť do koša. To je jedna vec. Ďalej čerpanie eurofondov je vždy prínosom pre rozpočet mesta, pretože ak hovoríme, že kúpa vozidiel či už cez dopravcu alebo priamo cez Mesto, to je jedno ktorý subjekt by bol prijímateľom toho príspevku, je treba zdôrazniť, že odpisy vozidiel a obnova vozidlového parku vlastne tvorí takmer tretinové náklady celej tej skladby ekonomickej ceny za dopravné služby. Čiže keď máme úsporu v MHD na odpisoch, tak je to veľmi citeľné pre rozpočet mesta v státisícových až miliónových sumách. Pre príklad uvediem, lebo dotkol sa pán Katreniak v predchádzajúcom komentári, že Dopravný podnik a SAD-ka Zvolen, že sa spájali pred x rokmi, a že tento krok ľutujeme. Ja si pamätám presne deň po dni ako tie veci prebiehali, lebo som vtedy pôsobil v SAD Zvolen, pôsobil som dokonca v predstavenstve Dopravného podniku mesta, a viem aké mali byť ďalšie kroky v roku 2000. Pôvodný zámer spájania, alebo vlastníckeho prepojenia SAD Zvolen a Dopravného podniku bolo v tom, že primátor Saktor sa snažil opätovne spustiť trolejbusy, čo sa chvalabohu v Banskej Bystrici podarilo. Rozbehli sa meniarne, kúpil sa tento majetok do vlastníctva za 40 percent pôvodnej hodnoty, ako bol pôvodne na predaj. Viete kvôli čomu sa to spojenie nakoniec nedokončilo.? Nie kvôli tomu, že by to chcel pán Polóny, alebo niekto iný. Kvôli tomu, že ministerstvo životného prostredia v roku 2008 a 2009 vyhlásilo výzvu cez operačný program Životné prostredie, rovnako ako tu sedíme dnes, na obnovu vozidiel z fosílnych palív buď na zemný plyn alebo elektriku. Vďaka tomu Banská Bystrica v rokoch 2009 až 2012 kúpila do MHD cez Dopravný podnik Banská Bystrica ako jedno IČO a SAD-ku Zvolen, ako druhé IČO, ako zmluvného dopravcu 29 plynových autobusov na CNG a 23 trolejbusov v hodnote cca 22 miliónov eur. Ročne sme šetrili 2 milióny, preukázateľne, dokázateľne na odpisoch. Dnes máme túto istú tému, že či ideme čerpať fondy a vy sa pozeráte na to, že čo bude nejaký pán Polóny robiť v roku 2031. Prečo sa pýtame túto otázku? Pýtajme sa, čo bude robiť Mesto? A mesto nám tu odpovedalo. Ešte dovoľm si poznamenať, máme tu inak legislatívu, ktorú tu nikto nespomenul. My sa tu hráme, ako keby to bolo rozhodnutie pána primátora, že sa ráno zobudil a že chce kupovať trolejbusy. To nie je tak. Som tajomník združenia MHD na Slovensku, mám prehľad ako fungujú dopravné podniky Bratislava, Košice, Žilina, Prešov. To sú vlastne najväčšie dopravné podniky. Pýtam sa, ako by sme sa zachovali, keby sme už dneska mali ten svoj dopravný podnik a ideme čerpať eurofondy? Tiež by sme sa pýtali ako ideme predlžovať zmluvu, a či



potom niekto tu bude s nami mávať, alebo nie? Veď predsa tender nám to ukáže. A podmienky tendra, ktoré budú presne nastavené na to, aby sme mali ten postup transparentný a mali dostatočnú kontrolu. Nechcete od mesta, že tender bude hotový dnes, pretože sa ide tvoriť. Je tu záväzok, že ho ideme robiť včas, že bude odkomunikovaný, a pripravujeme k tomu aj všetky iné zákonom určené podklady, ako je plán dopravnej obslužnosti a ďalšie. Tak takisto dlhodobá vízia. A ešte sa vrátim už iba na záver k tej poznámke, čo povedala kolegyňa Javorčíková, že 7 trolejbusov je nič. Ja to absolútne odmietam, že obnovu vozidiel ideme posudzovať na tom, že či ideme kupovať 1, 7, 10 alebo 25 vozidiel. Dnes máme zhruba 83 vozidiel v tej skladbe, že nejakých 27 trolejbusov z toho v turnusovej potrebe je okolo 23, alebo 24 a zvyšok tvoria autobusy. Kde chceme začať, ak chceme naozaj cestujúcim dávať kvalitnú MHD, aby sa vozili na kvalitných vozidlách moderných s klimatizáciou, a ešte k tomu ak na to Mesto potrebuje zo svojho rozpočtu platiť všetky tie investície. Máme tu na stole možnosť čerpať eurofondy, a sú k tomu ochranné mechanizmy, s ktorými sa aj po skončení zmluvy vieme veľmi pekne vysporiadať. Ja tu kvôli stratégii mesta nejdem hovoriť všetko v diskusii.

Mgr. Diana Javorčíková - kde by sme mali začať? Napríklad kvalitnou zmluvou v roku 2020, ktorá nám mohla zabezpečiť tie nové trolejbusy už od roku 2020, a nie 6 rokov po uplynutí zmluvného vzťahu sa rozprávať o tom, že či chceme alebo nechceme kúpiť nové trolejbusy. Som rada, že toto zasadnutie sa vysiela. Pretože štyrikrát si povedal, že klamem, a štyrikrát si povedal úplne inú informáciu. Ja som nepovedala, že 7 trolejbusov je nič. Povedala som, aby sa kolegovia pozerali na dnešné rokovanie, nie ako hlasovanie o kúpe 7 trolejbusov, pretože tie nezmenia kvalitu našej mestskej hromadnej dopravy v meste, a to je fakt. My potrebujeme ako bod číslo jeden urobiť víziu akú MHD chceme, a nie začať kupovať trolejbusy, keď nevieme aké ich potrebujeme. Vy na to idete úplne naopak, úplne naopak. Takže keď sa pýtaš, že kde inde máme začať, ak nie kúpou nových trolejbusov, tak ma to mrzí, ak na to nepoznáš odpoveď ako predseda Komisie pre dopravu.

Ing. Mgr. David Kapusta - ja si myslím, že je fajn, že máme túto diskusiu, pretože my sme v tej informačnej asymetrii. Vy na tom pracujete už niekoľko mesiacov, množstvo hodín ste na tom strávili. Máte úplne iné informácie, prebehli rokovania, komunikujete s dopravcom. My jednoducho sme v takej pozícii, že sme úplne niekde inde, a máme robiť nejaké rozhodnutia. Sme v nejakej situácii, že máme schvaľovať. Tak je úplne fajn, že o tomto sa bavíme. Ale mňa mrzí, že vlastne to z vás pomaličky ťaháme. Pani Koreňová niečo prezradí, ale viete, moja predstava je, že keď sme sem sa tu všetci zišli, že pán primátor s pani Koreňovou tu vytiahne powerpoint, ukážete nám vyčerpávajúcu prezentáciu, že aké sú alternatívy, aké sú riziká, o čom tu jednáme. Vysvetliť to z ekonomického a právneho hľadiska, a budeme sa môcť o tom baviť. Ale toto neprebehlo. Máme tu nejaké podklady, zopakovali ste niečo, čo je v podkladoch a my sa potom musíme pýtať, ako nejaký prváčikovia. Prepáčte, ale nie je to trochu také obrátené. Kto nesie zodpovednosť? Pán primátor podpisuje zmluvu, on je štatutár mesta. Mali by ste mať Vy nejakú snahu, keď už to chcete, aby sme to my schválili, tak akože vysvetliť. Tak vysvetľujte. Toto ma akože strašne štie, že my sa tu musíme dopytovať. Mám 2 otázky. Jedna otázka: v podkladoch je, že my tu schvaľujeme ten dodatok, kde je právne vysvetlenie v dôvodovej správe, na základe akých právnych argumentov, my to musíme schváliť ako kolektívny orgán mesta Banská Bystrica? Kde je to napísané pani Koreňová, kde je to v zmluve o NFP? Chcem to teraz vysvetliť presne, exaktne, kde to je.

JUDr. Marica Koreňová - ja len krátko pán poslanec. Zákon o obecnom zriadení stanovuje kompetencie mestského zastupiteľstva. Ak si dobre pamätáte, pán primátor po decembrovom zastupiteľstve, v rámci ktorého bol vlastne predstavený model financovania trolejbusov aj autobusov, dal verejný



prísľub, že akékoľvek dodatky, ktoré by v súvislosti s obnovu vozidlového parku, alebo ktoré by uzatvárali s dopravcom v danej súvislosti, že budú predmetom prerokovania na mestskom zastupiteľstve. Takže pán primátor z tohto dôvodu predložil aj tento dodatok na prerokovanie, schválenie a posúdenie mestskému zastupiteľstvu. Je strašne dôležité povedať si, že je to návrh materiálu, návrh dodatku. Snažila som sa odôvodniť postup, alebo teda postoj mestského úradu na základe podkladov, ktoré máme k dispozícii. Ešte raz to zdôrazním, toto nie je obhajoba súčasného dopravcu. Ani uzatváranie dodatku číslo 5, nie je motiváciou, aby dopravca tu zostal aj po roku 2030. Takže neviem, či som pán poslanec odpovedala na Vašu otázku, čo sa týka kompetencie, mestského zastupiteľstva schvaľovať tento dodatok.

Ing. Mgr. David Kapusta - teda stále neviem aký je ten právny podklad, na základe čoho my rozhodujeme. Nie je to bežná vec. Však ja som tu už 8 rokov v tomto zastupiteľstve, my tu dodatky bežne neschvaľujeme. My tu zmluvy, neschvaľujeme, tak ja chcem naozaj právny dôvod, prečo sme v tejto situácii, že ja mám niešť tiaž zodpovednosti za takéto rozhodnutia. Ja nie som štatutár, ja nie som proste z právneho hľadiska zodpovedný za schvaľovanie tejto zmluvy. Necítim sa zodpovedný. Preto by som veľmi rád vedel, že vecne prečo vôbec sme v tejto situácii, strategicky, že prečo my vôbec tu sme sa stretli, a my to musíme schvaľovať. Toto musí byť podložené zákonom o obecnom zriadení, rokovacím poriadkom. Stále sa hovorí o tom, že je to podmienené NFP. Kde je napísané, že to musí schváliť zastupiteľstvo. Toto som nedostal odpoveď pani Koreňová, nedostal som odpoveď. Mám ešte ďalšie otázky. Ja by som rád vedel odpoveď, lebo potom vlastne, či sa vôbec máme o tomto baviť. Či to nie je skôr zodpovednosť na pánovi primátorovi, jeho rozhodnutí a jeho tímu? Pán Modranský tu spomenul, že by sme nemali komentovať súkromné subjekty a nejaké firmy. Mňa ako mestského poslanca zaujíma, aká kvalita služieb je poskytovaná v Banskej Bystrici, aká je tá kvalita MHD. Tieto služby poskytuje súkromný dopravca, tak on je zodpovedný. Samozrejme, že Mesto objednáva a dáva nejaké štandardy a tak ďalej. Ale samozrejme, že mám právo sa vyjadriť k dopravcovi. Ja nie som spokojný, ja sa hanbím za našu MHD. Chodím po celom svete, chodím v iných mestách, v Bratislave som bol 2 týždne, to je proste diametrálne odlišný svet. My sme sa tu zasekli v roku 2004. Zaseknutý s pánom Polónym a nevieme sa tu pohnúť. Však to je smiešne. A kto je zodpovedný za tento stav? Už tu bolo viackrát spomínané, v roku 2020 sa tu riešilo predĺženie zmluvy. Mesto Banská Bystrica bolo zodpovedné za to, aké technické požiadavky sa nastaví. Vy ste pán primátor rokovali s dopravcami, Vy ste podpísali zmluvu. My sme sa k tomu vtedy vyjadrovali, neboli sme spokojní, ale neschvaľovali sme nejaké dodatky zmluvy. My sme to neschválili na zastupiteľstve, iba sme dali nejaké odporúčanie, niečo sme Vám povedali, ale dopadlo to tak, ako to dopadlo. Ja nie som spokojný s tým, aká tá MHD je. Ale kto je za to zodpovedný politicky? Primátor Mesta Banská Bystrica, štatutár. Vy o tom rokujete s pánom Polónym, Vy máte vyjednávaciu schopnosť, Vy máte páky, Vy máte argumenty. Nie my. My sme tu teraz v nejakej situácii, že máme schvaľovať nejaký dodatok. Vnímate tú perspektívu, že kde sme? Ja nehovorím, že to je jednoduché s pánom Polónym rokovať, áno, je to veľmi zložité, komplikované. Ale pán primátor vo volebnom programe máte napísané, že chcete nový tender a že chcete obnovovať vozový park jednou vetou. Akože doprava, to sú miliónové veci, proste to je veľmi dôležitá položka v rozpočte. A v tom vašom volebnom programe je jedna veta. Pán primátor na Vás otázka: akú máte víziu o MHD v Banskej Bystrici? My sme tu v marci debatovali, ale v kontexte tohto zmluvného dodatku je veľmi dôležité, aký je ten kontext? Čo bude, aká budúcnosť, ako sa nastaví vzťahy, ako to vyrokujete, aké argumenty budete používať, akú stratégiu máte ako zlepšiť MHD v Banskej Bystrici? A toto mi tu chýba a mali by ste to vysvetliť aj občanom, aj obyvateľom tohto mesta, ak máte niečo vo volebnom programe, ako si to predstavujete. Za 12 rokov ste mali dostatočný čas a



priestor na to, aby sa to zlepšilo a zmenilo. Ale ja ako obyvateľ tohto mesta nepociťujem zlepšenie. A o toto mi ide, že mne tu chýba stále tá vízia. Ale proste, my sme tu zaseknutí v nejakých právnych, ekonomických faktoch, akože má to nejakú logiku čo je v podkladoch, ale nejde tu o dlhodobú víziu, čo vlastne chceme. To je spoločná výzva, toto nie je akože podme sa tu doťahovať s pánom Modranským a politikárčiť. Toto je spoločná výzva, že čo s tým ideme robiť. To je moje úprimné vnímanie tohto celého a presne tak to cítim.

Ján Nosko - ďakujem pán poslanec. Vy ste v úvode povedal, že vítate túto diskusiu. No ja som v decembri povedal, že pokiaľ budeme tvoriť akýkoľvek dodatok s dopravcom, chcem aby ste aj vy poslanci boli o tom informovaní, a aby sme túto tému spoločne prerokovali. Môže, a nemusí to mať dopady na Mesto. Ja v tom vnímam dopady skôr pozitívne. Pozrite sa, máme rok 2026, v dodatku sa hovorí o tom, že dopravca poskytne súčinnosť a informácie najneskôr 24 mesiacov pred. My máme v pláne v roku 2027 začať konzultácie, začať pripravovať nový tender. Už ktokoľvek tu bude sedieť. Čiže je našou ambíciou do tohto tendra samozrejme zavolať a prizvať všetkých, ktorí k tomuto môžu niečo povedať. Naším zámerom je samozrejme ekologická, bezemisná, moderná doprava. Teraz je tu možnosť, aby sme čerpali európske prostriedky, aby sme cez dopravcu dostali nové trolejbusy. A z tejto diskusie mám pocit, že tu skutočne ide o to, vytŕčiť z toho politický kapitál a jednoducho tie trolejbusy zabrzdiť. Proste neschváliť, nepovedať k tomu nič, vyslovene len z toho politicky ťažiť. Povedzme si úplne otvorene, chceme, alebo nechceme tu mať trolejbusovú dopravu? Chceme moderné trolejbusy? Však nekupuje si to ani vedenie mesta, ani poslanci. Kupuje sa to pre ľudí. Samozrejme, že vnímame riziká, ktoré boli tu pomenované. Ale máme na to niekoľko rokov, aby sme o týchto rizikách komunikovali. Tak, ako som povedal, Úrad pre verejné obstarávanie, Ministerstvo dopravy, a hľadali to riešenie tak, aby tie riziká, ktoré tu boli spomenuté, aby sa minimalizovali.

Mgr. Jakub Gajdošík, FP - tak čo sa týka toho, že treba o veciach diskutovať, ono to vždy niekto povie, ale že či je to úprimné. Zatiaľ diskusiu tým, že Nosko chystá nejaký kšeft, tak to asi nie je úprimný záujem o diskusiu. Vráťim sa o niekoľko mesiacov dozadu. Pani poslankyňa Javorčíková na stretnutí s obyvateľmi tvrdila, a to je overiteľné klamstvo, že pán primátor sa chystá podpísať dodatok s dopravcom poza chrbát mestského zastupiteľstva. Je to na kamere, je to na zázname. Kludne vám to tu prehrám, keď si dáme 10 minútovú prestávku. Čiže pán primátor je zlý, lebo chce bez poslancov podpísať dodatok. Keď pán primátor povie, že toto je klamstvo, je to lož, čo všetky dokumenty ukazujú, aj zápisnice z našich zasadnutí. Na mestské zastupiteľstvo transparentne predloží všetky veci, všetko vysvetlí a dá to do rúk poslancom, tak sa objaví kritika, že čo my poslanci s tým vlastne máme, je to zodpovednosť pána primátora, tak nech si to rieši. Asi toľko historický exkurz ako sa dá o 180 stupňov otočiť politický názor behom posledných mesiacov.

PhDr. Marcel Pecník – kolegyne, kolegovia a ja nie som síce odborník na dopravu, ale sedím už pomerne nejakých pár rokov v tomto mestskom zastupiteľstve a mám už viaceré situácie nejako navnímané. Aj toto, čo teraz v tejto veci poviem, tak sa budem snažiť mimoriadne abstrahovať od toho, že sa rozprávame o, podľa mňa, veľmi dobrej veci, ale vo veľmi zlom čase. O chvíľu sú voľby, a vždy akákoľvek záležitosť, či už teda s reálnym rizikom, alebo iba potenciálnym rizikom, ale keď sa v predvolebnom čase diskutuje, tak diskusia je veľmi ostrá, veľmi šťavnatá, a poskytuje priestor pre všelijaké argumentácie. Ja chápem toľko krát zdôrazňovanú potrebu naozaj veľmi silnej obozretnosti v celej tejto záležitosti, pretože sa nejedná o fazuľky. Jedná sa o vážnu vec, o milióny eur, o nastavenie zmluvného vzťahu a ešte do toho je to v takomto zvláštnom období. Ja ako historik obzvlášť túto potrebu obozretnosti vnímam. Z diskusie, ktorú zatiaľ sledujem a rozhodol som sa do nej zapojiť, aj keď som možno o tom neuvažoval,



vidím, že sa zatiaľ točí viac o poskytovateľovi, už aj personifikovane a tak ďalej, a už možno trochu menej o tej časti verejného záujmu, ktorá by mala byť nastavená na nové vozidlá pre Banskobystrickú mestskú hromadnú dopravu, ekologické a moderné vozidlá. Dokonca som z celej tejto diskusie začal mať určitý dojem, akoby bol súčasný prevádzkovateľ, a teraz dávam veľmi silnú a zvýraznenú poznámku pod čiarou, prevádzkovateľ v ktorom má výrazný, hoci nie väčšinový, ale výrazný podiel aj Mesto Banská Bystrica, vnímaný nie ako zmluvný partner, ale ako nepriateľ alebo hrozba. Mne osobne sa celkom takýto mantinelistický prístup nepozdáva. A nechcem sa ani na túto celú situáciu pozeráť cez nejaké čierno biele okuliare. Skôr by som sa na to rád pozrel naozaj cez ten verejný záujem, v ktorom samozrejme dobrú, vyváženú, obozretnú, a jasne formulovanú zmluvu, ktorá dokáže ošetriť množstvo situácií, považujem za nevyhnutnú. Ale zdôrazňujem aj tú druhú, a nie menšiu časť toho verejného záujmu, a tou je podľa mňa to, o čo nám všetkým ide. Myslím si, že naozaj, keby sme vydestilovali tú najhlbšiu podstatu z toho všetkého, o čom sa rozprávame, tak nám ide o skvalitnenie mestskej hromadnej dopravy. No a ešte medzitým samozrejme je tu vždy nejaká reálna, aktuálna situácia, z ktorej musíme vychádzať, ktorá je na stole, ktorá je v riešení a nie teda iba z predpokladov.

Navýše si myslím, že sme veľkú časť tejto diskusie venovali, a nemyslím si, že úplne zbytočne, v závere poviem prečo, riešeniu toho, čo môže byť, alebo bude, alebo nebude a možno bude, nebude o 4 a 5 rokov. Ja len k tomu dodávam, že počas tej doby tých štyroch, piatich rokov, o ktorých sa bavíme, tu bude trvať, pokiaľ sa to schváli, nejaký zmluvný vzťah, bude podliehať nejakému vývoju. Bude tu priestor sledovať tú situáciu, hľadať riešenia nastavenia a čo všetko okrem toho, čo na to môže vplývať sa stane, alebo nestane. To samozrejme v tejto chvíli ani nevieme, ale tých vecí sa stane množstvo. Ako historik si ešte dovoľím doplniť, že asi sledujeme všetci, že žijeme v dobe, o ktorej sa naše právnická budú učiť v učebniciach, pretože sa láme a mení svet. Takže do toho nám ešte vstúpia veci, ktoré nedokážeme v tejto chvíli predpovedať. Ale aby som sa vrátil, teda k tej najdôležitejšej podstate, budeme hlasovať. Ja sa pri tom hlasovaní, aj v celej tejto veci budem držať pre mňa veľmi dôležitých a rozhodujúcich okolností. Myslím si, že to sú tie podstatné okolnosti. Za prvé zachovať a rozvíjať ekologickú a modernú hromadnú dopravu v Banskej Bystrici. To je pre mňa ako pre poslanca, ktorý bol zvolený, aby v svojom rozhodovaní prejavoval zodpovednosť aj za tých, ktorí ma volili aj nevolili. Čiže opakujem zachovať a rozvíjať ekologickú a modernú hromadnú dopravu v Banskej Bystrici a zlepšovať neustále podmienky pre cestujúcu verejnosť. Rok po roku je to vždy veľmi dôležité a nespochybniteľné. A pritom by sme mali vychádzať, okrem poukazovania na to, čo sa môže stať, a je to obozretný prístup, ale myslím si, že by sme mali vychádzať z reálneho a zodpovedného posúdenia tej súčasnej aktuálnej situácie. Preto zvažujem podporu tohto návrhu a v tejto chvíli nie je pre mňa prioritne o dopravcovi, ale o dopravných prostriedkoch a o ľuďoch v Banskej Bystrici. Zároveň ale, aby mnohé to, čo tu bolo povedané, a myslím si, že to má veľmi silné rácie, hoci v rovine predpokladu, ale to je kvalifikovaný predpoklad, lebo všetky tie veci sa môžu stať, ktoré tu boli povedané. Myslím si, že i súčasné, ale aj akékoľvek budúce vedenie mesta, či už v tomto, alebo ďalšom, alebo v tom ďalšom volebnom období, by malo venovať naozaj intenzívnu na obozretnú pozornosť celej veci. Sledovať, vyhodnocovať situáciu, nastavovať riešenia v oblasti verejnej dopravy tak, aby mestu nevznikli škody. Myslím si, že aj slovo peniaze a škoda, a tak ďalej, sa tu skloňovalo mimoriadne, tak na to treba dať obrovský pozor, pretože tiež riešime situáciu, ktorú v minulosti niekto iný nejak inak nastavoval a v nej sa nejakým spôsobom teraz točíme. Ale nielen aby nevznikli škody, ale tiež, aby stále bol priestor nejakým spôsobom zlepšovať a skvalitňovať ekologickú, modernú dopravu v Banskej Bystrici. Dnešnú diskusiu, aj keď teda všeličo v nej bolo povedané, aj to zaiskriilo, považujem za dobrú a vítam ju. Vyplynulo viacero tých momentov, na ktoré by súčasné, aj budúce vedenie mesta malo dať pozor. Ale opakujem, podľa mňa sa treba rozhodovať v reálnej aktuálnej situácii, a zároveň aj s obozretnosťou na to, čo tu bolo viackrát vyslovené.

Mgr. Ružena Maťašeje – tiež nie som odborník na dopravu, ale som poslankyňa mestského zastupiteľstva. Musím sa dneska nejako rozhodnúť a takisto niešť za to aj zodpovednosť. Myslím si, že emócia, ktorá sa tejto téme dnes dodáva, že ide o nejaký nevýhodný krok, nie je úplne adekvátna faktom. Predložený materiál v prvom rade poskytuje možnosť zabezpečiť významnú obnovu



trolejbusovej dopravy pre obyvateľov mesta Banská Bystrica, a to za externé zdroje. Hovoríme o 7 nových, moderných a klimatizovaných trolejbusoch. Dodatok, ktorý máme dnes schváliť, nastavuje aj mechanizmus, ktorým sa ekonomický efekt príspevku potom premietne do zníženia kompenzácie mesta, ktorú Mesto za verejnú dopravu v najbližších rokoch zaplatí. Dodatok podľa mňa takisto nastavuje aj podmienky riešenia, čo s trolejbusmi po skončení súčasnej zmluvy. Nové trolejbusy preto nevnímam iba ako nákup nových vozidiel. Vnímam ich ako skvalitnenie služby, ktorú každý deň využívajú Banskobystričania. Ďakujem kolegom za snahu o dôkladné rozobratie všetkých aspektov, aj za všetky pripomienky, ale za mňa myslím si, že všetky otázky aj pochybnosti, či právne, či ekonomické, boli Mestom dnes zodpovedané. Myslím si, že Mesto koná v záujme hospodárneho nakladania s verejnými zdrojmi. A za seba nevidím dôvod, prečo by sme tento dodatok mali odmietnuť. Ak máme možnosť obnoviť vozidlový park za takmer 4,9 milióna eur z externých zdrojov a zároveň zabezpečiť, aby sa tento príspevok premietol do nižšej kompenzácie mesta, považujem za rozumné túto možnosť využiť. Ak by sme dnes dodatok neprijali, za seba to vnímam, že obyvatelia by prišli o 7 nových trolejbusov, preto nevidím dôvod tento návrh nepodporiť.

Mgr. Marek Modranský, FP - ja sa len teda v rýchlosti vrátim, že toto celé čo tu dnes schvaľujeme nie je len o zmluve a o fondoch, ale je tu stále zákonná povinnosť skladať vozidlový park v MHD tak, ako nám to prikazuje príslušná európska a národná legislatíva, ktorá tu bola spomenutá aj zo strany vedenia mesta. Čiže nie je to o tom, že potrebujeme čerpať peniaze. To je ďalšia vedľajšia výhoda, a obrovská výhoda, ktorou vieme ušetriť na rozpočte mesta. Ja mám práveže pocit, že keď som tu bol konfrontovaný pani kolegyňou Javorčíkovou, že nejako až príliš meníme význam tých 7 trolejbusov. Tých 7 trolejbusov prepraví od 900 000 až do 1,3 milióna cestujúcich ročne. Čiže to vôbec nie je nejaká zanedbateľná čiastka. A tým, že už nemám čas, tak predkladám aj návrh na uznesenie s cieľom, aby sme zachovali ekologickú a bezfosilnú dopravu v našom meste aj v ďalších rokoch a poprosím návrhovú komisiu, aby potom prečítal môj návrh. Ďakujem pekne.

Ing. arch Hana Kasová - chcem reagovať na Mareka. Povedal si Marek, že je našou povinnosťou skvalitňovať dopravný park, autobusový aj trolejbusový. O čom sa tu bavíme a vlastne čo my žiadame, a to tu bolo už veľakrát povedané, že v marci sme už žiadali víziu rozvoja MHD v Banskej Bystrici. Vy tvrdíte, že 7 trolejbusov, akurát 7 trolejbusov, a len trolejbusov, nič iné, je to, čo nás posúva dopredu, aj za tých rizík, o ktorých sa teraz bavíme. Na základe čoho Marek? Pán primátor, Vy ste povedali, že od decembra 2025 dáte všetky dodatky do zastupiteľstva. Bol schválený dodatok číslo 4. Jasné, nebol taký dôležitý ako je dodatok číslo 5, čiže to berieme. Ale my tu máme, a schvaľujeme v uznesení dodatok číslo 5 ako mestské zastupiteľstvo, ako poslanci tohto mesta. Máme predložené kvantá materiálov. Nemáme doložené stanovisko odbornej Finančnej komisie ani dopravnej. Hoc rozhodnutie o NFP-čku bolo schválené pred rokom. V auguste 2025 sme vedeli, že chce Dopravný podnik mesta Banská Bystrica čerpať financie pre 7 trolejbusov na skvalitnenie MHD. A my jediné čo vidíme, nie je problém v trolejbusoch, my vidíme problém v následnom používaní infraštruktúry, ktorá je pre prevádzkovanie trolejbusov potrebná, to je celé. Preto sa my teraz pýtame, my tu vidíme vysoké riziko toho, že nám tu je ďalej podsúvaný monopol. A povedzme si naozaj otvorene, a povedala to aj pani prednostka, že bude Dopravný podnik mesta zvýhodnený v prípade, ak po roku 2030 budeme robiť medzinárodnú súťaž. To je celé.

Ivana Figuli - ja si myslím, že nejde tu naozaj z našej strany o žiadne zbieranie politických bodov, ale je tu toľko rozmerov, ktoré prinášajú mnoho otázok, že je úplne prirodzené, že sa tu rozvíjala takáto



diskusia. Nikto tu nespochybňuje, že eurofondy treba čerpať najmä na také témy, ako je skvalitňovanie verejnej dopravy a nízkoemisnej dopravy. Ale to je práve ten problém, ktorý my s tým máme, že tie eurofondy by sme chceli naviazať na strategické rozhodnutia, aby neboli čerpané náhodile, ale boli naviazané na premyslené strategické rozhodnutia, ktoré sme povedali, že v tejto téme nám ako keby chýbajú. A to malo vlastne vyplynúť aj z toho plánu dopravnej obslužnosti, že ktorý je ten model dopravy, kam by sme mali smerovať, aké vozidlá na implementáciu nášho plánu rozvíjať ekologickú a nízkoemisnú dopravu máme, a či nám týchto 7 trolejbusov do toho zapadá, nezapadá. Jednoducho chýbajú nám tam tieto dáta a odôvodnenia či naozaj toto zapadá do nejakého širšieho strategického rozmyšľania o našej mestskej doprave. Čiže toto je tá naša výhrada. A preto sme sa akože pýtali, či to máme naozaj podložené, že ideme dobrým smerom? A potom na to nadväzuje tá obava, že len do roku 2030 máme istotu, akým smerom to pôjde. A tá infraštruktúra, ak tomu správne rozumiem, tak zo zmluvy nevyplýva, že poskytovateľ NFP vie mať dopad na to. Bude mať dopad na to ako sa prevedú nadobudnuté vozidlá, ale najväčší otáznik je presne tá infraštruktúra, ktorá je nevyhnutným podkladom na prevádzkovanie tých vozidiel. A to nemáme proste zabezpečené. Nikto nevraví, že nechceme nadobúdať nízkoemisné vozidlá a skvalitňovať dopravu, ale je tam veľa otáznikov strategického rozmeru, ktoré môžu mať naozaj ťažké ekonomické dopady. Lebo my sa tu bavíme o prevádzkovateľovi MHD s ktorým nemáme úplne korektné vzťahy. Sme v súdnom spore. A pokiaľ zmluva nedefinuje jasné podmienky ako tá infraštruktúra bude zabezpečená, my ideme do veľkej neznámej.

Ing. arch Hana Kasová - nadviažem na Ivku Figuli. Možno vy máte také posúdenie či je výhodnejšie pre nás čerpať trolejbusy alebo nejaké bezemisné autobusy. Ak takéto nejaké posúdenie my nemáme, a rozhodujeme aj o rozpočte mesta, a rozhodujeme aj o tomto dodatku, tak si myslím, že ako poslanci mesta nenakladáme jednoducho zodpovedne. A ja si myslím, že Mesto asi logicky tak uvažovalo, že nejaké posúdenie musí mať. Minimálne takéto posúdenie asi má pán primátor, zastupuje vlastne Mesto ako akcionár v Dopravnom podniku mesta, tak asi nejaké posúdenie na stole máte.

Ján Nosko - poviem možno veľmi stručne. Viete, v čase sa objavujú príležitosti, ktoré sa opakovať nemusia. Ja si uvedomím, že samozrejme má to dopady, je tam niekoľko otáznikov, niekoľko neznámych. Ale v tejto chvíli si myslím, že je aj na zodpovednosti vedenia mesta, aj poslancov, prijať rozhodnutie, ktorým chceme skvalitniť dopravu. Takáto možnosť sa nemusí opakovať v najbližšom krátkom období, ani po zmene vedenia, ani po zmene poslaneckého zboru. Čiže môžeme prísť o príležitosť, ktorá sa ponúka dostať modernejšiu dopravu v sume takmer 5 miliónov eur. Hovorím, je to pre ľudí. Ja vidím proste v tomto ten benefit. A samozrejme vidím ten benefit aj ekonomický vo vzťahu k mestskému rozpočtu. Pokiaľ bude schválený dodatok a budú sa čerpať eurofondy, bude nasledovať obdobie ďalších rokovaní, kde si budeme aj my musieť upresňovať veci v ktorých bude kompetentne rozhodovať riadiaci orgán, spomenul som aj Úrad pre verejné obstarávanie a tak ďalej. Čiže my si musíme z tohto vytvoriť proste jednoznačne pevnú pôdu pre to, aby sme najneskôr 2 roky pred tým mali všetky informácie pre vyhlásenie tendra a nastavenie podmienok.

Ing. arch Hana Kasová, FP – ja sa ešte len spýtam, teda aby sme už mali úplne jasno, že prečo doteraz nemáme víziu rozvoja MHD? Aby sme sa úplne s klúdom vedeli rozhodnúť, čo je pre Bystricu to najlepšie. Ďakujem.



Mgr. Jakub Gajdošík - ďakujem pekne za možnosť toto objasniť. Viackrát sa to tu zopakovalo počas tejto diskusie. Ja by som sa to snažil zarámcovať, že pred niekoľkými mesiacmi toto mestské zastupiteľstvo na základe poslaneckých návrhov prerokovalo niekoľko materiálov, a jeden z tých materiálov sa volá Strategické ciele budúcnosti MHD. Budem to nejak takýmto spôsobom parafrázovať. Bol to súhrn ukazovateľov, kam sa mestská hromadná doprava má vydať a uberať v najbližšom období. My sme opakovane tento materiál prerokovali na Dopravnej komisii. Myslím, že možno bol prerokovaný trikrát, a potom naozaj konsenzom sa dohodlo, že tento materiál sa nebude prijímať ako samostatný materiál, ale to, čo je v ňom napísané a na základe aj tých textov a vstupov členov Odbornej komisie, ktoré jednotlivé v čase prichádzali do jednotlivých komisií, sme sa dohodli, že odborný útvar spracuje všetky tieto pripomienky a zimplementuje ich do plánu udržateľnej mobility. Toto je dohoda, lebo tu stále lieta, že očakávate nejaký dokument. Ono procesne a naozaj, že konsenzom, to prosím hádam nikto nepoprie, konsenzom na komisii uzavreli spôsobom, že odborný útvar, či už je to odbor architekta mesta, alebo odbor miestnych ciest, pán Snopko aj pán Šipula v tejto chvíli zapracovávajú všetky podmienky do aktualizácie plánu udržateľnej mobility s tým, že na jeseň sa predloží aktualizácia plánu udržateľnej mobility, kde všetky tieto pripomienky Dopravnej komisie a podnetov, ktoré sme dostali, budú zapracované vrátane legislatívnych zmien, ktoré upravili metodiku pre plány udržateľnej mobility. Čiže to, čo nazývame tým nejakým dokumentom alebo niečím, čo očakávame, tak z procesného hľadiska bude na jeseň predložený poslancom na schválenie aktualizácia plánu udržateľnej mobility, ktorá okrem tých legislatívnych zmien v metodike bude zahŕňať aj všetky tieto veci, ktoré mestské zastupiteľstvo za posledné obdobie schválilo, vrátane Odbornej komisie. Ale na tom je politický konsenzus. Tak prosím, overte si toto, prípadne aj u kolegov, ktorí ju zastupujú v Dopravnej komisii. Ďakujem pekne.

Ing. Milan Lichý - pán poslanec Modranský predložil nejaké uznesenie, ktoré ani neprečítal, formou faktickej poznámky. To nie je obvyklé, takže ani nevieme ako znie. Pripomeniem, že v marci sme chceli zdefinovať strategické ciele MHD na mimoriadnom zastupiteľstve cez uznesenie. Odsunuli ste nás na Dopravnú komisiu, a ten materiál sa pripravuje ako PUM, ale mal to byť plán dopravnej obslužnosti. Takže mali by sme teda postupovať rovnako, keď chceme dávať nejaké uznesenie k trolejbusovej doprave. Malo by prejsť Dopravnou komisiou, a malo by sa to zapracovať do strategického dokumentu. Nechcem polemizovať, všetci chceme ekologickú dopravu, a teda máme skúsenosti s prekračovaním limitov PM10 na našom území. Čiže znečisťovanie ovzdušia je akútny stav v zimných mesiacoch v inverznej zóne. Okrem toho, že my sme veľmi láskaví na tohto dopravcu, on nám už viackrát na nás vyceril zuby, a my sme mu všetko odpustili, aj vozenie vzduchu, 2 percentá ktoré tu zastupiteľstvo dalo možnosť zobchodovať primátorovi mesta, aby ten ďalší primátor už nemal starosti s MHD-čkou. V zmluve, ktorú sme nastavili, sme sa tešili z toho, že usporíme, keď dopravca nám dal nižšiu a my sme vyjednali o niečo vyššiu cenu ako sme chceli. Čiže sme vlastne neusporili, ale stratili. Odpustili sme nedostatky ako automaty na lístky, čítačky, platby platobnou kartou, klímu. Noví vodiči, ktorí mali sami problémy, nás a mamičky s kočíkmi, vozili ako vrece krumpľov. Ustúpili sme aj pri propagácii kasín, teda hazardných hier, ktoré tu nechceme. Ani sankcie sme neuplatňovali. Teraz nám ponúkajú 7 nových trolejbusov, ale my nevieme ani aké. Ja by som uvítal na Rudlovú, Sásovú nejaký kĺbový, nejaký väčší dopravný prostriedok, ktorý by k nám chodil. A ja som laik, ja zmluvám, nerozumiem. Teraz hovorím emotívne. Ide o nejaký partnerský vzťah, a skôr mi to pripadá o láske, ale tá naša láska k dopravcovi nie je opätovaná od dopravcu, takže by sme mali pripraviť rozvod, a vlastne ten rozvod by sme už mali začať nastavovať teraz. My sme dostali niekoľko dní pred zastupiteľstvom zmluvu, ktorú som nevedel ani celú prečítať. Mal by som aj ja poznámky k nej. Ako laik som robil nejaké zmluvy, ktoré sa týkali



majetku, ale keď som rokoval s príbuznými, tak som nechcel, aby tam boli sankcie, alebo uplatňovať sankcie. Vlastne my sme si tam nastavili možno všetky poistky. Pozorne počúvam pani prednostku, a všetkých, ktorí majú právne znalosti, ale pripadá mi to, že ťaháme za kratší koniec, a my nevieme čo bude na konci. Takže budem hlasovať za rozvod. A poprosím, aby sa už nejaké uznesenia nedávali formou faktickej poznámky, ale poriadne zdôvodnené, a aby sme sa navzájom tu nepretláčali. A ešte k tomu dopravcovi, on mal tie trolejbusy nakúpiť už dávno, od januára prekračuje dopravca vekový priemer ako ma upozornil Matej Bučko. Mali by sme smerovať k vlastnému dopravnému podniku. To sme chceli na začiatku a potom sme prišli o 2 percenta akcií. To bolo schválené tu, mestské zastupiteľstvo uvoľnilo ruky primátorovi Saktorovi na disponovanie s 2 percentami. Primátor Saktor, ako valné zhromaždenie potom mohol konať. Takže pokiaľ ide o to uznesenie, poprosím pána Modranského, aby ho stiahol, alebo teda nepredkladal formou faktickej poznámky. Poprosím, aby ste sa ešte pokúsili dať do zmluvy ustanovenia, ktoré budú poistkou pre nás do budúcnosti. Nevieť teraz zahlasovať za tento odkaz pre našich nástupcov. To je všetko.

Ing. Branislav Bosák - aj keď tvrdím, že mestské zastupiteľstvo rokuje o materiáli, ktorý podľa paragrafu 6 odsek 2., odsek 5. rokovacieho poriadku nemá byť predmetom rokovania. Vyjadrim sa k návrhu dodatku číslo 5 a to k bodu 7.7.1, kde tento bod zaväzuje dopravcu previesť vozidlá z nenávratného finančného príspevku za odplatu zodpovedajúcu preukázateľným nákladom, a nasleduje zátvorka, respektíve za zostatkovú hodnotu koniec zátvorky, ktoré dopravca vynaložil z vlastných zdrojov na ich nadobudnutie nad rámec poskytnutého nenávratného finančného príspevku. Ako gramaticky tento výklad by mohol byť z tohto znenia jednoznačný, lebo tu tá vzťažná veta sa viaže na preukázateľné náklady, takže odplatom má byť len to čo dopravca zaplatí nad rámec prostriedkov z nenávratného finančného príspevku. Avšak tá zátvorka, ktorá je tam vsunutá, respektíve za zostatkovú hodnotu, tá nie je vôbec vysvetlená. Či je to účtovná, daňová alebo nejaká iná. Aj keď sa spomína tá 10 ročná lehota v zmluve, otvára konkurenčný výklad. Rozdiel medzi týmito výkladmi je teda viac ako 3 milióny EUR. Môžeme sa baviť, že či riziko je iba akademické. Odplatu bude v roku 2030 určovať dopravca. Podľa mňa v tomto dodatku pre vylúčenie pochybností malo byť uvedené, že zmluvné strany uvedú, že ak spoluúčasť dopravcu na obstarávacej cene vozidiel nenávratného príspevku predstavuje 0%, odplata za ich prevod má predstavovať takisto 0 percent, a zvýšená môže byť výlučne o preukázateľné náklady vzniknuté v súvislosti s prevodom. To je k návrhu dodatku číslo 5. Ešte sa vyjadrim k samotnej zmluve o nenávratnom finančnom príspevku. V článku 3 bod 3.10 zmluvy o nenávratnom finančnom príspevku ukladá prijímateľovi 3 povinnosti. Za prvé, v plnej miere zohľadniť úspory z nenávratného finančného príspevku do zníženia úhrady za služby vo verejnom záujme, a to spôsobom uvedeným v dodatku číslo 4 k zmluve. Za druhé, informovať poskytovateľa o zohľadnení nenávratného finančného príspevku v monitorovacích správach. Tá tretia povinnosť je, pri riadnom aj mimoriadnom skončení zmluvy previesť predmet projektu na nového poskytovateľa, alebo objednávateľa za podmienok stanovených v dodatku číslo 4. So záväzkom uzavrieť dodatok číslo 4 najneskôr na konci kalendárneho roka. Dodatok číslo 4 je už však ale platný, ten pán Nosko už podpísal. Tento nahrádza tri prílohy zmluvy. Tarifu, prepravný poriadok a myslím, že ešte je tam výkaz o tržbách. Avšak o nenávratnom príspevku sa tam nespomína ani slovo. Článkom 3.10 zmluvy trikrát odkazuje na dokument, ktorý už existuje, ale nemá s obsahom dodatku vôbec nič spoločné. Vysvetlenie tu asi môže byť zrejmé z toho, že podľa údajov z ekonomickej správy bol návrh zmluvy o nenávratnom finančnom príspevku k dispozícii v polovici septembra 2025. Keď posledný dodatok bol dodatok číslo 3. To bolo z 12.12.2004, následne ju nasledujúci dodatok, teda logicky, mal byť dodatok číslo 4. Ale toto číslo zostalo odvtedy bez zmeny, a dňa 13.7.2026 však strany uzavreli nesúvisiaci tarifný dodatok číslo 4, a toto číslo sa obsadilo. Dva dni



nato 15.7. poskytovateľ Zmluvu o nenávratnom finančnom príspevku podpísal, ale stále tam zostal dodatok číslo 4 a my tu ideme hlasovať a dodatku číslo 5. V tejto časti je podľa mňa zmluva zmätočná. Ak by sme sa na túto zmluvu pozerali prísne, formalisticky, tak tento záväzok uzavrieť dodatok číslo 4 k zmluve bol formálne splnený 13.7.2026. Avšak bez akéhokoľvek obsahu k nenávratnému finančnému príspevku. Ja toto považujem za závažnú chybu.

Ján Nosko - máte úplnú pravdu, došlo tam k časovému nesúladu. Kým zmluva o NFP bola na Ministerstve dopravy, my sme schválili a podpísali dodatok číslo 4. Ministerstvo o tomto má informáciu. Považujeme to za viac - menej formálnu chybu, ktorú je možné odstrániť. Ešte ma doplní pani prednostka, nech sa páči.

JUDr. Marica Koreňová - len na doplnenie. Vzhľadom na to, že právny úkon sa má posudzovať podľa obsahu, a nie podľa označenia, v danom prípade dodatok číslo 4, ktorý bol komunikovaný aj s poskytovateľom nenávratného finančného príspevku, a podmienky vlastne nastavené poskytovateľom, mali byť v ňom obsiahnuté v zodpovedajúcom rozsahu. Tak ako už pán primátor povedal, od momentu, kedy bol podpisový proces zmluvy o NFP na sprostredkovateľskom orgáne vznikla potreba uzatvoriť dodatok číslo 4, ktorý vlastne upravoval zosúladenie zmluvy s legislatívnou povinnosťou, ktorá umožňovala mestu určiť s účinnosťou od 01.07.2026 tarifný poriadok a tarifné podmienky. V zásade tento nesúlad sme identifikovali a v prípade, ak mestské zastupiteľstvo by sa rozhodlo podporiť, respektíve schváliť uzatvorenie dodatku číslo 5 a následne by došlo k podpísaniu zmluvy o NFP zo strany dopravcu, tak v súlade s článkom 16 ods. 4 písmeno c), dopravca požiada poskytovateľa NFP o vykonanie formálnej opravy nesúladu číselného označenia tohto dodatku, pretože dodatok číslo 5 obsahovo napĺňa podmienky článku 3 bod 3.10 zmluvy o NFP.

Ing. Martin Majling – pomaly už dve a pol hodiny tu vedíme diskusiu, a mne napadá len jedno príslovie, keď som tu počúval niektorých kolegov, a to je, že: vodu káže, víno pije. A teraz poviem 4 dôvody, prečo sa mi zdá, že niektorí kolegovia, ktorí odmietajú tento návrh a takto postupujú. Prvý dôvod. Vedíme dve a pol hodiny diskusiu sami ste povedali viacerí, že máte množstvo otázok, položili ste ich. Niektorí ste povedali, že fajn, že táto diskusia je, a v úvode ste boli proti začatiu tejto rozpravy. Tak ako ste chceli o tom diskutovať, debatovať a spoznať odpovede, keď ste nechceli ani otvoriť túto rozpravu? To je prvá vec, že vodu káže víno pije. Druhú vec. Hovorili sme pred pár mesiacmi o tom, že pán primátor má predložiť dodatky a má sa vyhnúť akýmkoľvek bodom, ktoré by zvýhodňovali súčasného dopravcu v zmysle predlžovania zmluvy, alebo dohody o urovnaní. Nič tam také nie je, je to očistené na to, aby sme mohli získať 7 trolejbusov a využili 5 miliónov eur. Takže buď chceme alebo nechceme, aby ten dodatok bol očistený a bol predložený. Ak nechceme získať nové trolejbusy, tak to bolo treba povedať, a nie hovoriť, že áno, chceme ich, ale nesúhlasíme s dodatkom, ktorý sme vlastne dá sa povedať, sami navrhovali. Druhýkrát vodu káže, víno pije. Tretíkrát, sme za ekologickú dopravu. Ako predseda Komisie životného prostredia, x krát sme o tom hovorili, aj s vami niektorými členmi Komisie životného prostredia, čo tu sedíte, a vždy sme verili, že musíme ísť do ekologickej dopravy. Nehovoriac, že aj Komisia dopravy o tom x krát rokovala. Dneska odmietate 7 nových trolejbusov z dôvodu, ktorý v podstate ja ani definitívne nepoznám. Či by to bolo, alebo nebolo na stole, tie vaše ostatné otázky prídu v čase, a budeme sa musieť s nimi vysporiadať. Takže, keby by ste boli na našom mieste, si myslím, že by ste konali rovnako. Ale teraz hovoríte inak, a možno budete hlasovať inak a nebudete chcieť podporiť. Ale je to vo veľkom kontraste oproti tomu čo hovoríte na komisiách, ako sa prezentujete navonok. To je tretíkrát vodu káže, víno pije. Štvrtýkrát, ekonomický aspekt 5 miliónov.



Hovoríme, že chceme, aby Mesto využívalo mimo rozpočtové zdroje. Máme 5 miliónov z mimorozpočtových zdrojov na stole. Vy potom voláte, my to realizujeme, my sa o to snažíme v každej jednej oblasti využiť na maximum. A dneska? Dneska to nechcete podporiť. Čiže štvrtýkrát vodu káže, víno pije. Mne to príde také, že naozaj ide len o využitie tohto dodatku, ktorý je na stole, aby si niekto urobil tlačovku, alebo hodí na sociálne siete veci, ale nechce o tom diskutovať, nechce počúvať argumenty, a nechce prijať zodpovednosť. Počuli sme to dneska od Davida Kapustu, asi je to aj u ostatných kolegov, že prečo máte niešť tiahu zodpovednosti? Dávid, pred pár mesiacmi si chcel kandidovať na primátora. Niešť tiahu zodpovednosti, ako poslanec za 8 rokov čo tu sedíš, pri tomto hlasovaní je niečo nepredstaviteľné? Už nejdeš kandidovať za poslanca mestského zastupiteľstva, to je pravda, ale toto vystihuje celé posledné 4 roky. Že tú tiahu zodpovednosti má primátor a ľudia čo sú stotožnení s návrhmi, lebo sú logicky dávané na stôl. A tiahu zodpovednosti nemá ten kto vykrikuje, znižuje sa, a je proti. Pričom opakujem, myslím si, že takéto isté návrhy, keby ste boli na mieste pána primátora a poslancov, ktorí to podporujú, by ste vy sami možno predkladali, a museli by ste ich predložiť. Inak by ste prišli, v tomto prípade, napríklad o 5 miliónov a 7 trolejbusov. Ja nechcem prísť o 5 miliónov, 7 trolejbusov, ja budem hlasovať za. Lebo akékoľvek otázky, ktoré sa snažíte navodiť, a fabulujete na verejnosti, sú absolútne vymyslené, a v súčasnej situácii majú naozaj za cieľ len politicky získať body pre vás. A na záver dovoľte mi prečítať ten poslanecký návrh na uznesenie pána poslanca Modranského, aby sme ho teda prečítali ešte v rozprave. Som za to, že by mal byť prečítaný. Mestské zastupiteľstvo za a) schvaľuje v záujme dlhodobého rozvoja trolejbusovej dopravy ako jednej zo základných súčastí systému MHD v Banskej Bystrici ako aj nosného bezemisného druhu verejnej dopravy v súlade s cieľmi a požiadavkami Európskej únie v oblasti znižovania emisií, podpory čistých vozidiel a udržateľnej mestskej mobility, ako aj so strategickými cieľmi mesta, smerujúcimi k vytváraniu zdravšieho životného prostredia a rozvoju ekologickej verejnej dopravy. Po b) žiada primátora mesta zabezpečiť zohľadňovanie tohto zámeru pri príprave budúceho modelu zabezpečenia MHD po 31.12.2030 pri príprave verejného obstarávania dopravných služieb a pri rozhodovaní o rozvoji, financovaní a vlastníctve a prevádzkovom usporiadaní vozidiel a infraštruktúry trolejbusovej dopravy.

Ing. Mgr. David Kapusta, FP - dovoľm si reagovať, lebo tam bolo spomenuté aj moje meno. Akože trochu si sa opustil Martin, podľa mňa. Naozaj toto bolo úprimné, že akože naozaj z tvojho srdca to išlo? Akože blahoželám. To bol veľmi pekný výkon, a máš skvelé pozorovateľské schopnosti a vieš vyhodnocovať fakty. Tak poďme k faktom. Ťažko sa reaguje v jednej minúte, ale tu je diskusia o tom, že prečo by sme my mali toto schvaľovať, keď to nie je bežný štandard. Pán primátor zvolal zastupiteľstvo, a chce ako kebyže diskutovať. A ja som vysvetlil, nemáme informácie, nebola komisia, nebolo to vysvetlené, my musíme ťahať informácie. Martin, ty si platený z našich daní, aká je tvoja vízia, že ako rokovať s pánom Polónym? Povedz mi akými nástrojmi to dokážeš spraviť? Akože si tiež spoluzodpovedný za vedenie mesta, za výkon. Kebyže ja som primátor, inak komunikujem, inak to riešim, a zodpovednejšie, úplne iným spôsobom. Nemusím sa zodpovedať, pretože nekandidujem, ani už nemám túto ambíciu. Ale vyzeralo by to úplne inak. Kebyže som primátor, ja sa nehanbím prísť pred mikrofón, povedať argumenty a niečo vysvetliť. Ale toto u pána primátora mi chýba. O ako keby, že nechá hovoriť pani Koreňovú, ale toto mi chýba. Ja to myslím úprimne. Ja čakám od primátora, väčší výkon, lepšiu argumentáciu, silnejšieho lídra. O toto mi ide. Prepáč Martin, sklamaro ma to.

Ján Nosko - pán poslanec, nebudem vysvetľovať veci, ktoré sú v zmluve, pretože tým zmluvným záležitosťiam určite lepšie rozumie pani prednostka, na ktorú sa v tomto spolieham. Čiže ja tieto veci nebudem argumentovať a vysvetľovať laickým spôsobom. Čiže ani vytrhávať veci z kontextu, nebudem



to robiť. Chcem aby tá informácia znela komplexne od človeka, ktorý pri tej zmluve sedel, ktorý si ju našťudoval, a ktorý sa snažil premietnuť do toho dodatku všetko, čo bolo potrebné, čo sa dalo.

Ing. Martin Majling - David ja nemám nič pripravené, na rozdiel od ľudí z Tvojho okolia, čo tu čítajú vopred pripravené veci. Počúvam diskusiu, zapisujem si veci, a reagujem aj na viacej ľudí potom naraz. To je môj štýl diskusie, pokiaľ nezačínam ten bod ja. A David, ja som od vás nepočul jediné koncepčné riešenie, ako by ste to riešili. Naozaj mne to príde len o tom, že vyvolať negatívnu emóciu, získať politické body, a potom možno dáko budem riešiť, ale neviem ako. David, za mňa, pán primátor vyrokoval dosť podstatné veci, a ten dodatok je naozaj tak oholený, aby sme mohli získať 7 trolejbusov, 5 miliónov, a za týmto si stojím. To je to čo ty požaduješ, a to sa stalo. Ja mám za to, že pán primátor to naplnil do bodky. Vysvetľovanie dve a pol hodiny je tu nonstop, takže ja mám za to, že všetko čo som povedal, za tým si stojím.

Ing. Mgr. David Kapusta, FP - ja mám za to, že si mi neodpovedal. Nepočul som nič z tvojich úst o tom ako by to malo vyzeráť, ako by mala vyzeráť nejaká vízia, nejaká tvoja myšlienka, nejaká predstava. Len sa tu do nás naväžaš. Akože na čo? O čo tu ide? Neznižujeme kvalitu tohto, čo tu máme.

Ing. Mgr. Pavol Katreniak - tento postup pán viceprimátor Majling uplatňuje pravidelne. Keď si pozriete mestské zastupiteľstvá, to on vždy takto. Na konci sa prihlási, a s prepáčením, potom obkaká všetko. Jednoducho to je hnus pán viceprimátor. Namiesto argumentov, ktoré je potrebné tu riešiť, a vecných vecí, Vy to opäť dávate do politiky, a rozprávate tu o kandidovaní a o neviem čom. Preboha živého, veď sme to boli my v marci 2026, ktorí sme žiadali, aj sme vypracovali uznesenia pre toto mestské zastupiteľstvo, aby sme dostali strategické dokumenty. Tie nemáme, a tie potrebujeme na to rozhodnutie. Vy nám tu teraz dávate psiu hlavu, že nemáme koncepciu, a že nemáme nič. Veď my sme to pomáhali robiť. Vy máte plat 7 tisícový, 6 tisícový, alebo 4 tisícový, primátor, viceprimátori. To znamená, vy máte robiť, my sa na tom snažíme podieľať, a chceme do toho vstúpiť. Komisie nezvolávame. Pán poslanec Modranský, Vy ste predsedom Dopravnej komisie, mohli ste ju zvolávať aj vlani, alebo v priebehu rokov. Veď toto je vec, ktorá je zanedbaná od roku 2020, možno aj skôr. Ja som si pozeral Vašu účasť napríklad na mestskej rade vlani. Vy ste tam boli tuším raz, alebo dva razy. Vôbec ste nechodili na zasadnutia v minulom roku, alebo predtým rok, teraz neviem. Jednoducho tieto veci chýbali, neboli materiály, dobiehame niečo čo sa neurobilo, a teraz nás tu obviňujete, že my nechceme trolejbusovú dopravu. My ju chceme. Kto tu povedal, že nechce trolejbusovú dopravu? Ja som také slovo nepočul. A preto si myslím, že je to až nehorázne, takéto psie hlavy nám tu nasadzovať. Čo si to vôbec dovoľujete, pán Majling? Čo si dovoľujete ostatní? Takúto reč my sme tu nemali. My hovoríme o tom, že sa chceme zodpovedne rozhodnúť, aby sme neboli viazaní, a aby sme neboli škrtení SAD-kou Zvolen, pánom Polónym a ďalšími. A hovoriť tu, že tie riziká sa v priebehu rokov vyriešia, alebo ďalším vývojom, nie, zmluva musí byť jasná na začiatku. Ak nebude zmluva jasná na začiatku, tak vlastne len odkladáme problém. Clara pacta – boni amici, to znamená musia byť tie veci od začiatku jasné. Tak ako primátor povedal, že vylúčil z toho, že nesúhlasí s tým, aby Polóny neplatil penále, tak takisto aj ostatné veci. Veď toto nie je sranda. Čo my tu máme schváliť. Toto nie sú nejaké hrádky. Dávať to na politickú úroveň? Kde Vy máte vôbec slušnosť, že toto dávate na politickú rovinu? Ja som teda zhrozený z tohto, ako a čím tu argumentujete. Namiesto toho, aby sme si rozmysleli, čo ideme schváliť, ako ideme do toho, a ako tú dopravu vylepšiť, ktorá je v zlom stave, tak namiesto toho nám tu nasadzujete psiu hlavu. Keď my hľadáme odborníkov, rozmyšľame, hľadáme chyby, aj formálne, ale najmä tie strategické a dostávame tu takúto reakciu.



Ing. Martin Majling, FP - pán poslanec Katreniak, prosím, počúvajte ma. Povedal som, že odmietate 7 trolejbusov a 5 miliónov, ak dneska to neschválime. Nieže odmietate trolejbusovú dopravu. Ja som toto nepovedal. Druhá vec, ja z toho nerobím politiku. Vy keď zvoláte tlačovku, dáte von svoje argumenty, svoj pohľad na vec, a nechcete začať diskusiu, tak ako to mám nazvať. A aj my hľadáme tie spôsoby. Pán primátor práveže rokoval o dodatku. Čiže ten dodatok je naozaj tak urobený, aby tam boli minimalizované všetky veci len na to, aby sme to mohli získať. Ale to ste chceli, a to je ten spoločný postup. Všetci ideme za jedným cieľom. Ale keď počúvam niektoré názory, tak potom mi to je ťažko, keď nechcete diskutovať, a vravíte, že len vy idete za tým cieľom. A nechcete otvoriť schôdzu. Ani raz som Vám nepovedal, a neobvinil z dákych vecí, ktoré nie sú pravda, to si vyprosím zase ja. Ja si vážim každého poslanca.

Ján Nosko - pokiaľ sa do rozpravy nikto nehlási, končím rozpravu k tomuto bodu a poprosím predsedu návrhovej komisie o prednesenie návrhu na uznesenie.

Hlasovanie číslo 5: návrh predložený Mgr. Marekom Modranským Mestské zastupiteľstvo, za a) schvaľuje zámer dlhodobého zachovania a rozvoja trolejbusovej dopravy ako jednej zo základných súčastí systému MHD v Banskej Bystrici ako aj nosného bezemisného druhu verejnej dopravy v súlade s cieľmi a požiadavkami Európskej únie v oblasti znižovania emisií, podpory čistých vozidiel a udržateľnej mestskej mobility, ako aj so strategickými cieľmi mesta, smerujúcimi k vytváraniu zdravšieho životného prostredia a rozvoju ekologickej verejnej dopravy. Po b) žiada primátora mesta zabezpečiť zohľadnenie tohto zámeru pri príprave budúceho modelu zabezpečenia MHD po 31.12.2030 pri príprave verejného obstarávania dopravných služieb a pri rozhodovaní o rozvoji financovaní a vlastníckom a prevádzkovom usporiadaní vozidiel a infraštruktúry trolejbusovej dopravy

Počet prítomných: 25 Za: 15 Proti: 0 Zdržalo sa: 2 Nehlasovalo: 8

Návrh bol schválený.

Hlasovanie číslo 6: návrh predložený písomne

Počet prítomných: 25 Za: 15 Proti: 2 Zdržalo sa: 1 Nehlasovalo: 7

Návrh bol schválený.

U z n e s e n i e č í s l o 899/2026 - MsZ:

Mestské zastupiteľstvo v Banskej Bystrici

I. b e r i e n a v e d o m i e

- a) Dôvodovú správu,
- b) Ekonomickú správu o procese obnovy a následného financovania mestskej hromadnej dopravy na území mesta Banská Bystrica,
- c) Zmluvu o poskytnutí nenávratného finančného príspevku č. Z401203C540s prílohami č.1 a č.2.

II. s c h v a ľ u j e

Dodatok č. 5 k Zmluve o službách vo verejnom záujme v mestskej trolejbusovej doprave č. 2064/2020/PS-UMK.

III. s c h v a ľ u j e

zámer dlhodobého zachovania a rozvoja trolejbusovej dopravy ako jednej zo základných súčastí systému MHD v Banskej Bystrici a ako nosného bezemisného druhu verejnej dopravy, v súlade s



cieľmi a požiadavkami EÚ v oblasti znižovania emisií, podpory čistých vozidiel a udržateľnej mestskej mobility, ako aj so strategickými cieľmi mesta smerujúcimi k vytváraniu zdravšieho životného prostredia a rozvoju ekologickej verejnej dopravy

IV. Ž i a d a

primátora mesta

zabezpečiť zohľadnenie tohto zámeru pri príprave budúceho modelu zabezpečenia MHD po 31. 12. 2030, pri príprave verejného obstarávania dopravných služieb a pri rozhodovaní o rozvoji, financovaní a vlastníckom a prevádzkovom usporiadaní vozidiel a infraštruktúry trolejbusovej dopravy

K bodu číslo 5:

Ukončenie Mestského zastupiteľstva

Primátor, Ján Nosko, konštatoval, že bol ukončený program siedmeho mimoriadneho zasadnutia Mestského zastupiteľstva v Banskej Bystrici. Poďakoval všetkým za účasť a zasadnutie Mestského zastupiteľstva ukončil o 12:08 h.

JUDr. Marica Koreňová, v.r.
prednostka MsÚ
Banská Bystrica

Ján Nosko, v.r.
primátor mesta
Banská Bystrica

	Meno- priezvisko	Dátum	Podpis
I. overovateľ	Milan Smädo	15.10.2026	v.r.
II. overovateľ	Ing. Milan Lichý	06.10.2026	v.r.
Zapísala:	Hana Dlhošová, PS - OL	25.9.2026	v.r.

