

Ing. Miloš Mičega, poslanec Mestského zastupiteľstva v Trenčíne

Mestské zastupiteľstvo
v Trenčíne

V Trenčíne, 20. januára 2015

N á v r h

**na uznesenie poslancov Mestského zastupiteľstva v Trenčíne vo veci
uskutočnenia stavebných prác na stavbe s názvom „ŽSR, Modernizácia železničnej trate
Nové Mesto nad Váhom - Púchov, žkm 100,500 - 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160
km/hod. - III. etapa (úsek Zlatovce - Trenčianska Teplá)“**

Predkladá :

Ing. Miloš Mičega
poslanec MsZ v Trenčíne

Návrh na uznesenie:

na osobitnej prílohe

Spracoval :

Ing. Miloš Mičega
poslanec MsZ v Trenčíne

V Trenčíne, 12. januára 2015

Dôvodová správa

I. ÚVOD

Predmetom tejto správy je zdôvodnenie návrhu uznesenia MsZ v Trenčíne (ďalej len „MsZ“) k problematike uskutočňovania stavebných prác na výstavbe Modernizácie železničnej trate na území mesta Trenčín. Jedná sa o najväčšiu investičnú akciu na území mesta za ostatných niekoľko desiatok rokov, min. od roku 1989. Napriek tomu je dôvodné konštatovať, že stavebné práce svojím rozsahom a spôsobom ich uskutočňovania zásadne a negatívne ovplyvňujú nielen život obyvateľov mesta, ale aj jeho návštevníkov a to vo väčšom rozsahu, ako sa počítalo v územnom rozhodnutí a stavebných povoleniach.

II. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE OBJEDNÁVATEĽA – STAVEBNÍKA

Železnice Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“) ako objednávateľ uzatvorili dňa 10. októbra 2012 s konzorciom firiem „Združenie pod Brezinou“ zastúpené TSS Grade a.s. Bratislava, IČO 35 802723 (ďalej len „dodávateľ“) zmluvu o dielo číslo 201038/PO (ďalej len „ZOD“). Predmetom tejto zmluvy je uskutočnenie stavebných prác na stavbe s názvom „**ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Púchov, žkm 100,500 - 159,100 pre traťovú rýchlость do 160 km/hod. - III. etapa (úsek Zlatovce - Trenčianska Teplá)**“ (ďalej len „stavba“). Táto stavba je súčasťou Paneurópskeho (TEN-T TransEuropeanNetwork - Train) koridoru č. V (trasa Benátky-Terst/Koper-Lubl'ana-Budapešť-Užhrod-Lvov, vetva č. „Va“ Bratislava-Žilina-Užhrod). V Centrálnom registri zmlúv vedenom Úradom vlády Slovenskej republiky je ZOD zverejnená s nasledovnými údajmi o termínoch :

Dátum zverejnenia : 10.10.2012,

Dátum uzavretia : 10.10.2012,

Dátum účinnosti : 11.10.2012,

Dátum platnosti do : 28.02.2016.¹

ŽSR v celom procese výstavby mimo iného vystupujú podľa ZOD ako objednávateľ a podľa ustanovení zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „stavebný zákon“) sú aj stavebníkom stavby. Zriadené boli Ministerstvom dopravy, spojov a verejných prác SR v zmysle zákona č. 258/1993 Z.z. o Železničiach Slovenskej republiky ako právny nástupca Železníc Slovenskej republiky š.p. Podľa výpisu z obchodného registra majú uvedenú právnu formu, cit. „Iná právnická osoba“, sídlo Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO 31 364 501.² Tento zákon definoval ŽSR ako štátny podnik s uplatnením prvkov obchodného a verejnoprávneho riadenia, jediný svojho druhu.

III. FINANCOVANIE STAVBY

Podľa ZOD celková suma za predmet zmluvy predstavuje 244 969 911,33 € bez DPH. Na stavbu sa majú čerpať finančné prostriedky z Operačného programu Doprava (ďalej len „OPD“), Prioritná os 1, ktorý je spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

¹ Centrálny register zmlúv. ©Úrad vlády SR. Zdroj : <<https://www.crz.gov.sk/index.php?ID=674298&l=sk>>. [28.12.2014].

² Obchodný register na internete. <www.orsr.sk>. ©MS SR. Výpis z Obchodného registra Okresného súdu Bratislava I. Oddiel : Po. Vložka číslo : 312/B. Zdroj : <<http://www.orsr.sk/vypis.asp?ID=21751&SID=2&P=0>>. [27.12.2014]

a z Kohézneho fondu. Skladba finančných prostriedkov na celú stavbu má byť podľa webovej stránky o OPD nasledovná :

<i>Kohézny fond Európskej únie</i>	205 353 842,71 EUR
<i>Spolufinancovanie zo ŠR</i>	36 238 913,42 EUR
<i>Iné zdroje</i>	86 244 924,81 EUR. ³

ŽSR majú v tomto prípade aj postavenie žiadateľa o poskytnutie nenávratného finančného príspevku (ďalej len „NFP“) z príslušných fondov Európskej únie (ďalej len „EÚ“).

V tejto správe sa detailne nezaobieram financovaním stavby, čo nie je ani jej predmetom. Z tohto dôvodu ani neriešim vzájomné porovnávanie zverejnených finančných prostriedkov na stavbu. Uvádzam pri nich iba zdroj, z ktorého som príslušné informácie čerpal. Samotné ŽSR na svojej webovej stránke v časti „Archív vyjadrení“ uvádzajú, že v prípade schválenia projektu zo strany Európskej komisie je financovanie stavby predpokladané v nasledovnej štruktúre, čo ponechávam tiež bez komentára :

<i>Financovanie stavby zo zdrojov EÚ je cca</i>	205,00 mil. eur.
<i>Financovanie zo štátneho rozpočtu je cca</i>	36,00 mil. eur.
<i>Nad rámec financovania (oprávnené náklady ŽSR) je 9,50 mil. eur.</i>	
<i>Sumy sú bez DPH.</i> ⁴	

IV. LOKALIZÁCIA STAVBY

Umiestnenie stavby je zrejmé z jej názvu, teda jedná sa o úsek trate Zlatovce – Trenčianska Teplá, čo je územie v Trenčianskom kraji, okres Trenčín. Stavbou je dotknutých 8 z 10 katastrálnych území patriacich pod samosprávu Mesta Trenčín, konkrétne Hanzlíková, Záblatie, Zlatovce, Orechové, Istebník, Trenčín, Kubrá a Opatová. Keďže trasa železničnej trate prechádza centrom mesta, je len samozrejmé, že uskutočňovaním stavby sú primárne dotknuté územia v zastavanom území mesta, teda jeho obyvatelia a aj návštevníci. Nakoľko modernizovaný úsek končí v Obci Trenčianska Teplá, dotýka sa aj tejto obce, konkrétne jej katastrálnych území Dobrá a Trenčianska Teplá.

V. DOBA VÝSTAVBY – TERMÍN PRE DOKONČENIE STAVBY

Zverejnené sú rôzne doby výstavby, resp. termíny pre dokončenie stavby. K týmto pojmom treba uviesť, že sa jedná o dve rozličné metodiky určenia toho istého, teda dňa ukončenia stavebných prác, resp. zhotovenia stavby. Nebudem sa zaoberať termínmi a lehotami výstavby podľa ZOD, ktoré sú zmluvne dané medzi dvoma subjektmi práva, pričom môžu byť menené len podľa podmienok uvedených v ZOD, resp. prípadných dodatkoch k nej. V tomto prípade sa jedná čisto o obchodný vzťah.

Ak je niekde zverejnená doba výstavby, tak táto sa uvádza ako určité časové obdobie. V čase vydania stavebných povolení, nakoľko na stavbu ich je vydaných viac (zaobieram sa tým ďalej v tejto správe), stavebníkovi ani stavebnému úradu nebolo známe, kedy sa reálne začne so stavebnými prácami. Ukončenie stavebných prác (stavby) je preto obvykle v stavebnom povolení viazané na ich začatie. Môže to byť niekoľko týždňov, mesiacov alebo rokov. V stavebnom povolení je vtedy ako podmienka pre uskutočnenie stavby uvedené napr.

³ Operačný program Doprava. © 2009 MDVRR SR. Zdroj : <<http://www.opd.sk/13056>>. [27.12.2014]

⁴ Modernizácia Zlatovce - Trenčianska Teplá. Apríl 2013. ©2008 Železnice Slovenskej republiky. Zdroj : <http://www.zsr.sk/slovensky/media-room/archiv-vyjadreni-2013/april/modernizacia-zlatovce-trencianska-tepla.html?page_id=2383>. [28.12.2014].

nasledovné : „*Stavba bude dokončená do 6 mesiacov od jej začatia.*“ Dodržanie tejto podmienky (doby výstavby) je preskúmateľné tým, že stavebný úrad v stavebnom povolení v súlade s ustanovením § 66 ods. 3 písm. h) stavebného zákona určí stavebníkovi povinnosť oznámiť začatie stavby. Začatím stavby začína plynúť doba výstavby.

Keď sa však už so stavebnými prácami začalo, stavebné povolenie je nielen platné, ale aj účinné a preto je dôvodné takúto rozostavanú stavbu dokončiť. V takom prípade stále platí doba výstavby tak, ako je uvedené vyššie, t.j. stavba sa dokončí v dobe určenej v stavebnom povolení od jej reálneho začatia. Môže však nastať situácia, že stavba sa nestihne dokončiť počas doby určenej v stavebnom povolení. Takáto situácia nastala aj so stavbou Modernizácie železníc. V takomto prípade sa postupom podľa § 68 stavebného zákona, t.j. konaním o povolení zmeny stavby ešte pred jej dokončením na žiadosť stavebníka predlžuje termín pre dokončenie stavby (zmena stavby nie je v jej stavebnotechnickom vyhotovení [*stavebnotechnická*], ale v podmienkach na jej uskutočnenie – zmena termínu pre dokončenie stavby [*administratívna*]). Takto určený nový termín pre dokončenie rozostavanej stavby sa už neviaže na jej začatie. To by bolo neprehľadné, neadresné a skresľujúce, možno až zmätočné. V takomto prípade sa už nepojednáva o dobe výstavby, viažucej sa na jej začatie, ale o presne taxatívne určenom termíne pre dokončenie stavby - dátume. V stavebnom povolení je vtedy ako podmienka pre uskutočnenie stavby uvedené napr. nasledovné : „*Stavba bude dokončená do 31.8. 2015.*“

Snažil som sa uviesť odlišné možnosti definovania termínov, resp. lehôt (dôb) pri výstavbe. Môže však nastať aj iná situácia, napr. pri stavbe, ktorá sa ešte nezačala a pod. Takýmto prípadom a ani inými kombináciami sa nebudem zaoberať. Uvediem však 3 zverejnené termíny pre dokončenie predmetnej stavby z relevantných podkladov, resp. zdrojov :

1. Termín podľa ZOD.

Tento je dôležitý najmä z hľadiska obchodných vzťahov. Stavba je rozdelená na štyri UČS (ucelené časti stavby). Lehota výstavby je 40 mesiacov od odovzdania prvého staveniska. Z toho :

UČS29 traťový úsek Trenčín - Trenčianska Teplá	– 31 mesiacov,
UČS 30 ŽST. Trenčín	– 21 mesiacov,
UČS 31 traťový úsek Zlatovce – Trenčín	– 28 mesiacov,
UČS 32 ŽST. Zlatovce	– 15 mesiacov. ⁵

Podľa informácii na internetovej stránke ŽSR z marca 2013 prvé odovzdanie a prevzatie staveniska stavby prebehlo dňa 23.10.2012 a druhé dňa 17.12.2012. Začiatok prác bol stavebným dozorom stanovený na 20.11.2012, v súlade so ZOD, FIDIC 1999, článok 8.1.⁶ Ukončenie lehoty výstavby je v roku 2015 v súlade s podmienkami financovania OPD. Termíny zverejnené v marci 2013 pre jednotlivé UČS sú uvedené nasledovne :

UČS 29	ŽST. Zlatovce	– ukončenie prác 08/2015,
UČS 30	traťový úsek Zlatovce – Trenčín	– ukončenie prác 08/2015,
UČS 31	ŽST. Trenčín	– ukončenie prác 08/2015,
UČS 32	traťový úsek Trenčín - Trenčianska Teplá	– ukončenie prác 04/2014. ⁷

⁵ Centrálny register zmlúv. ZOD, str. 4. ©Úrad vlády SR. Zdroj : <<https://www.crz.gov.sk/index.php?ID=674298&l=sk>>. [09.01.2015].

⁶ *Conditions of Contract for Construction. For building and engineering Works designed by the employer.* Federation internationale des ingenieurs – conseils (FIDIC). First edition 1999. ISBN 2-88432-022-9. Zdroj : <<http://site.iugaza.edu.ps/kshaath/files/2010/12/FIDIC-1999-RED-BOOK.pdf>>. [06.01.2015]. Slovenský preklad – zdroj : <http://www.bratislava.sk/register/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=700026&id_dokumenty=24243>. Str. 28. [06.01.2015].

⁷ *Región Trenčín – modernizácia.* Marec 2013. ©2008 Železnice Slovenskej republiky. Zdroj : <http://www.zsr.sk/slovensky/media-room/archiv-vyjadreni-2013/marec/region-trencin-modernizacia.html?page_id=2310>. [28.12.2014].

2. Termín podľa informácie na stránke OPD zriadenej MDVaRR SR.

Tento je dôležitý najmä z hľadiska čerpania NFP z príslušných fondov EÚ. Uvádzam celú pasáž bez úpravy, cit. :

„Začiatok realizácie (stavebné práce):

november 2012

Predpokladaný termín ukončenia realizácie (stavebné práce):

august 2015

Technický popis projektu:

Projekt modernizácie železničnej trate v úseku Zlatovce – Trenčianska Teplá je súčasťou modernizácie železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov nadväzujúci na predchádzajúce úseky Bratislava Rača – Trnava a Trnava – Nové Mesto nad Váhom. Stavba predstavuje modernizáciu technickej infraštruktúry na predmetnom úseku vrátane rekonštrukcie zastávok a železničných staníc v dĺžke približne 12 km s cieľom skvalitnenia a zlepšenia jej technických parametrov v zmysle medzinárodných dohôd.

Projekt pozostáva zo 4 ucelených častí stavby:

UČS 29 - žst. Zlatovce,

UČS 30 - traťový úsek Zlatovce - Trenčín,

UČS 31 - žst. Trenčín,

UČS 32 - traťový úsek Trenčín – Trenčianska Teplá“.⁸

3. Termín podľa stavebného povolenia, resp. stavebných povolení.

Tieto termíny sú pre jednotlivé UČS rôzne. Dôležité sú z hľadiska vzťahu k Stavebnému poriadku, teda Druhej časti stavebného zákona pojednávajúcej mimo iného o povoľovaní a kolaudovaní stavieb. Dôležité sú aj z hľadiska zachovania právnej istoty medzi účastníkmi územného a stavebného konania. Nakoľko územné konanie a väčšina stavebných konaní sa riadila postupom doručovania písomností formou verejnej vyhlášky, okruh účastníkov konania nie je taxatívne daný. Pre stavbu je vydané jedno územné rozhodnutie o umiestnení líniovej stavby + jedna jeho zmena. Na základe územného rozhodnutia sú dvoma stavebnými úradmi a viacerými špeciálnymi stavebnými úradmi (ďalej len „ŠSÚ“) podľa svojej príslušnosti podľa osobitných predpisov vydané stavebné povolenia na jednotlivé časti stavby – stavebné objekty. Stavba ako celok sa totižto člení nielen na UČS tak ako je uvedené vyššie, ale aj na ďalšie samostatné stavebné objekty (ďalej len „SO“). Problematikou príslušnosti ŠSÚ a stavebného úradu sa zaoberám ďalej v tejto správe.

Na stavbu je vydaných viac stavebných povolení pre jednotlivé SO a v týchto sú uvedené aj rôzne doby výstavby, resp. termíny pre ich dokončenie. Počas uskutočňovania stavebných prác došlo už k ich viacerým zmenám. Tieto zmeny sa riadia postupom podľa § 68 stavebného zákona, t.j. konaním po povolení zmeny stavby ešte pred jej dokončením, tak ako som už uviedol. Ako príklad uvediem jedno konanie o zmene termínu pre dokončenie stavby :

Okresný úrad Trenčín, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (ďalej len „OkÚ OCDaPK“) vydal dňa 25.3.2014 pod č.s. OU-TN-OCDPK -2014/00582- 017/VAV rozhodnutie o zmene stavby ešte pred jej dokončením, ktorým povolil zmenu podmienok stavebného povolenia vydaného dňa 13.12.2011 Krajským úradom pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Trenčín pod číslom spisu AA/2011/00782-013/MAR v časti lehoty výstavby z **15 mesiacov** od jej začatia (stavba mala byť podľa jej začatia dokončená do 14.04.201) na nový termín dokončenia stavby do **31.12.2014**. Táto zmena sa týkala :

⁸Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Púchov, žkm 100,500 - 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod- III. etapa (úsek Zlatovce - Trenčianska Teplá). 06.04.2013. Operačný program Doprava. © 2009 MDVRR SR. >. Zdroj : <<http://www.opd.sk/13056>>. [27.12.2014].

„SO 31.38.06 Žst. Trenčín, úprava štátnej cesty I/61 napojenie komunikácie podjazdu ulica Pred Poľom v nžkm 124,827 (sžkm 125,508) a

SO 31.33.10 Žst. Trenčín, nový cestný most na štátnej ceste I/61 nad ulicou Pred Poľom v nžkm 124,827 (sžkm 125,508)“.

Čo sa týka uvedených SO rozostavaných v časti mesta Pred poľom je dnes už jednoznačné, že ŽSR ako stavebník nedodržia ani zmenený - predĺžený termín pre dokončenie tejto časti stavby, ktorý je do 31.12.2014. V súčasnosti na OkÚ OCDApK prebieha konanie o opätovnom predĺžení termínu pre dokončenie uvedených SO. ŽSR požadujú nový termín do 31.12. 2015. Len tieto dva SO sa majú po dvoch zmenách (ak bude druhá povolená podľa žiadosti ŽSR) dokončiť o **626 dní neskôr oproti pôvodnému termínu podľa stavebného povolenia** z roku 2011. Je samozrejmé, že aj druhýkrát bude zmena termínu povolená, lebo je nelogické a bez zákonnej opory nepovoliť túto zmenu. Stavba, resp. jej SO sa reálne už nedajú dokončiť v termíne do 31.12. 2014, takže tento termín je aj nevykonateľný.

Bez komentára ponechávam informáciu z februára 2014, ktorú poskytla hovorkyňa ŽSR Martina Pavlíková k výstavbe Pred poľom. Uviedla, že nejde o dokončenie stavby, ale iba o dokončenie súvisiacich objektov podjazdu a kruhového objazdu Pred poľom. *"Práce Pred poľom mali byť ukončené ku koncu roku 2013. Keďže však došlo počas realizácie tejto časti stavby ku skutočnosti, že Slovenský plynárenský priemysel, a.s., nevydal súhlasné stanovisko k prekládke jedného z plynových vedení nachádzajúceho sa v priestoroch novobudovaného podjazdu podľa plánovaného harmonogramu, museli byť práce pozastavené na asi deväť mesiacov,"* ozrejmla Pavlíková. Stavebné povolenie bolo podľa nej požadované v zmysle upraveného harmonogramu prác a s ohľadom na platnosť zmluvy so zhotoviteľom. *"Tento harmonogram sa v súčasnej dobe opäť aktualizuje a na základe jeho poslednej aktualizácie je termín dokončenia tejto časti stavby do decembra 2014,"* uzavrela Pavlíková.⁹

V bode č. 1. vyššie som uviedol pre tri UČS podľa ZOD termín pre dokončenie stavby do 08/2015 (najneskorší zmluvný termín podľa ZOD). Tento je však odlišný, ako požadujú v súčasnosti ŽSRna SO Pred poľom. Na OkÚ OCDApK požadujú termín do 31.12. 2015. V tomto prípade sa koná „len“ o dvoch SO a o „posunutí“ o 4 mesiace oproti zverejnenej ZOD. Z uvedeného vyplýva, že stavebník už nesplní ani deklarovaný termín pri začatí výstavby, teda pri podpise ZOD v roku 2012. Dodávam, že ZOD bola podpísaná po predchádzajúcich problémoch s verejným obstarávaním, ktorým sa v tejto správe nevenujem.

K termínu výstavby ešte dodám, že stavba sa podľa žiadosti ŽSR o NFP *„začala uskutočňovať v novembri 2012, v súčasnosti je v štádiu výstavby, teda stavebné práce sa stále realizujú a predpokladaný termín ukončenia stavebných prác je august 2015“*.¹⁰

VI. POVOĽOVACÍ PROCES, VÝSTAVBA A PROCES KOLAUDÁCIE

- Územné rozhodnutie o umiestnení líniovej stavby :
 - Vydalo : Mesto Trenčín – príslušný stavebný úrad podľa ustanovenia § 117 ods. 1 stavebného zákona. Pre stavebný úrad je zaužívaný aj pojem „všeobecný stavebný úrad“. Vydané bolo pod číslom spisu : SOcÚ-42112005-004/Pk a MsÚ-38036/2005, dňa 24.11.2005 a právoplatnosť nadobudlo dňa : 27.12.2005.
- Zmena územného rozhodnutia v časti UČS 29 líniovej stavby v k.ú. Hanzlíková, Záblatie, Zlatovce :

⁹ ŽSR *chcú posunúť termín modernizácie železnice pri Trenčíne*. Teraz.sk. TASR, 25. februára 2014 . Zdroj : <<http://www.teraz.sk/ekonomika/zsr-trencin-modernizacia-termin/75118-clanok.html>>. [03.01.2014].

¹⁰ Operačný program Doprava. © 2009 MDVRR SR. Zdroj : <<http://www.opd.sk/13056>>. [27.12.2014].

- Vydalo : Mesto Trenčín, pod číslom spisu : SpSÚ 1095/2008-002/St a MsÚ 92885/2009, dňa : 06.11.2009.
- Stavebné povolenia :
 - Vydalo Mesto Trenčín, ale aj Obec Trenčianska Teplá ako príslušné stavebné úrady pre niektoré SO.
 - Vydali ŠSÚ podľa svojej príslušnosti v zmysle ustanovenia § 120 ods. 1 stavebného zákona v spojení so špeciálnym zákonom pre jednotlivé SO, konkrétne:
 - ŠSÚ pri stavbách dráh a na dráhe,
 - ŠSÚ pri vodných stavbách,
 - ŠSÚ pri stavbách pozemných komunikácií, a to
 - ciest (I. triedy)
 - ciest (II. a III. triedy)
 - miestnych komunikácií (ďalej len „MK“).
- Ohlásenie stavebnému úradu :

Vydali stavebný úrad aj ŠSÚ postupom podľa § 57 ods. 1 stavebného zákona – súhlask ohláseniu drobných stavieb.
- Zmena stavby ešte pred jej dokončením :

V priebehu uskutočňovania stavby, boli pre niektoré SO vydané povolenia zmeny stavby, resp. časti stavby ešte pred jej dokončením podľa § 68 stavebného zákona.
- Predčasné užívanie stavby :

Niektoré SO boli na žiadosť stavebníka uvedené do predčasného užívania stavby, resp. časti stavby, postupom podľa ustanovenia § 83 stavebného zákona. Podľa tohto ustanovenia stavebného zákona, cit. „*Stavebný úrad môže na žiadosť stavebníka vydať časovo obmedzené povolenie na predčasné užívanie stavby aj pred odovzdaním a prevzatím všetkých dodávok, pokiaľ to nemá podstatný vplyv na užívateľnosť stavby a predčasné užívanie neohrozuje bezpečnosť a zdravie osôb. Do 15 dní po odovzdaní a prevzatí takej stavby je stavebník alebo budúci užívateľ povinný podať stavebnému úradu návrh na kolaudáciu stavby.*“
- Predĺženie termínu na predčasné užívanie stavby :

Pre niektoré SO boli na žiadosť stavebníka povolené aj predĺženia termínov na predčasné užívanie stavby.
- Kolaudačné rozhodnutie :

Niektoré SO už boli uvedené do trvalého užívania postupom podľa ustanovenia § 82 stavebného zákona, t.j. boli pre ne vydané kolaudačné rozhodnutia.

Spomenul som časť stavby - výstavba Pred poľom. Len na tomto relatívne malom území z hľadiska celej stavby je vydaných viacero stavebných povolení. Povolenia na stavby povoľované všeobecným stavebným úradom, napr. prekládka inž. sietí a pod. Taktiež povolenia od ŠSÚ, t.j. ŠSÚ pre stavby pozemných komunikácií (ciest aj MK), ŠSÚ pre stavby vodných stavieb, ŠSÚ pre stavby dráh a na dráhe. Uvádzam to preto, aby som poukázal na zložitosť procesov z hľadiska kompetencií povolujuúcich orgánov na relatívne malom území. Nechcem to komplikovať ďalším podrobným rozpisovaním, že ešte pred reorganizáciou štátnej správy bol do 1.10. 2013 predchodcom súčasného OkÚ OCDaPK zrušený Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Trenčín a medzi tým aj Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Trenčíne, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií s pôsobnosťou v kraji. Zmena nastala j na Obvodnom úrade životného prostredia v Trenčíne, ktorý je zmenený na Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie. Aj ŠSÚ pre stavby dráh a na dráhe Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, Sekciu špeciálneho stavebného úradu nahradilo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Odbor dráhový stavebný úrad (ďalej len „MDVaRR SR“). V organizácii štátnej správy sú aj

d'alsie zmeny, ktoré mali a majú vplyv na stavbu, napr. zmeny druhostupňových orgánov pre povoľujúce orgány a pod. Len v časti mesta Pred poľom to sú napr. tieto stavebné povolenia :

- Mesto Trenčín, ako stavebný úrad (napr. SO 31.37.21 – Úprava plynovodu VTL DN 150 – Pred poľom),
- Mesto Trenčín, ako stavebný úrad – ohlásenie stavebnému úradu – úprava oplotení (SO 31.34.59 – Úprava oplotení ul. Jasná a ul. Pred poľom)
- Mesto Trenčín, ako ŠSÚ pre miestne komunikácie (napr. SO 31.38.056 – Úprava nadväzujúcich komunikácií),
- OkÚ OCDaPK, ako ŠSÚ pre cesty (napr. SO 31.33.10 – Žst. Trenčín, nový cestný most na štátnej ceste I/61 nad ulicou Pred poľom v nžkm 124,827)
- Obvodný úrad životného prostredia v Trenčíne, Odbor štátnej správy starostlivosti o životné prostredie obvodu(napr. SO 31.37.29.02 – Žst. Trenčín, Preložka vodovodu DN 350 a DN 200, ul. Pred poľom)
- Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, Sekcia špeciálneho stavebného úradu (napr. Stavebné povolenie zo dňa 12.1.2011 pod č.s. 6503/07-ŠSÚ/S-Dr, ktoré sa týka výstavby viac ako 35 SO)
- a iné.

Napriek uvedeným viacerým povoleniam sa stavenisko Pred poľom vizuálne javí ako jeden celok. Je pravda, že to je stále len jedna stavba - Modernizácia železníc, ale skladá sa ako puzzle z viacerých častí s viacerými členeniami a s kompetenciou viacerých povoľujúcich úradov. Zložitosť samotnej výstavby, teda realizáciu stavebných prác neriešim. Nechcem posudzovať ani pripravenosť na výstavbu, správnosť podkladov a projektov a pod. To nie je v mojej kompetencii, pričom aj takéto posudzovanie je veľmi zložitú. Dá sa rozobrať viacero kritérií, resp. faktorov, ktoré v tomto procese vystupujú. Nedá mi však nespomenúť, že len na uvedenom stavenisku Pred poľom sa v jednom čase pri realizácii viacerých stavieb, resp. SO stretáva viac zodpovedných osôb za uskutočňovanie stavby – stavbyvedúcich¹¹. Každý stavbyvedúci má svoju odbornosť a skúšky na výkon činnosti stavbyvedúceho pre daný druh stavby podľa osobitných predpisov.¹² Každý je v tomto priestore so svojou kompetenciou a so svojimi podriadenými pracovníkmi, pritom sa navzájom nemusia ani poznať. Napr. jedna „pracovná partia“ montuje koľajnice (dopravná stavba - železnice), druhá prekladá plyn (inžinierska stavba), tretia pracuje na vodovode (inž.stavba) a ďalšia stavia cestný most ako súčasť cesty I/51 (dopravná stavba – pozemné komunikácie). Navonok sa to všetko môže javiť ako jedna „partia“, čo nie je pravda.

Tak ako som uviedol zložitosť z hľadiska povoľovacích procesov, tak je to aj so zložitosťou z hľadiskakontroly výstavby zo strany stavebných úradov, resp. orgánov štátneho stavebného dohľadu (ďalej len „ŠSD“).¹³ Toto je taktiež ďalšia zložitá vec z hľadiska procesov. Orgánom ŠSD je fyzická osoba – poverený zamestnanec stavebného úradu, resp. ŠSÚ.¹⁴ Jedná sa o jeho kompetenciu, ale aj zodpovednosť, ktorú vykonáva v rámci pracovného fondu pre povoľujúci orgán. Aj keď sa to javí ako jednoduché, jeho kompetencie sú odlišné od kompetencií stavebného úradu a naopak. V prípade nesprávne aplikovaných postupov pri výkone ŠSD môže dôjsť k zmareniu prípadných nadväzujúcich konaní vedených stavebným úradom, resp. ŠSÚ. K tomuto už iba dodám, že všetky povoľujúce orgány sú štátne orgány. Aj činnosť stavebného úradu, teda napr. činnosť Mesta Trenčín podľa ust., § 117 ods. 1 stavebného zákona (všeobecný stavebný úrad) sa vykonáva v rámci preneseného

¹¹ §44 ods. 1 v spojení s §45 ods. 1 písm. b) a §46 stavebného zákona.

¹² Zákon č. 138/1992 Zb. o autorizovaných architektoch a autorizovaných stavebných inžinieroch v znení neskorších predpisov.

¹³ § 98 a násl. stavebného zákona.

¹⁴ § 99 stavebného zákona.

výkonu štátnej správy. Zjednodušene sa dá povedať, že štát Modernizáciu železníc financuje, povoľuje a aj kontroluje.

VII. STAVEBNÉ ÚRADY A ŠSÚ

Stavebné úrady[príslušné podľa ustanovenia § 117 ods. 1 stavebného zákona]vystupujúce v procese výstavby predmetnej stavby :

- Mesto Trenčín
- Obec Trenčianska Teplá

ŠSÚ[príslušné podľa ustanovenia § 120 ods. 1 stavebného zákona a podľa špeciálneho osobitného predpisu]vystupujúce v procese výstavby predmetnej stavby :

- MDVaRR SR[príslušný podľa zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o dráhach“)]
- Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, Sekcia špeciálneho stavebného úradu[príslušný podľa zákona o dráhach]
- Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Trenčíne[príslušný podľa zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „cestný zákon“) pre stavby ciest I. triedy]
- Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Trenčíne, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií s pôsobnosťou v kraji[príslušný podľa cestného zákona pre stavby ciest I. triedy]
- Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Trenčíne[príslušný podľa cestného zákona pre stavby ciest II. a III. triedy]
- Okresný úrad Trenčín, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií[príslušný podľa cestného zákona pre stavby ciest]
- Mesto Trenčín[príslušný podľa cestného zákona pre stavby MK]
- Obvodný úrad životného prostredia v Trenčíne [príslušný podľa zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o vodách“)]
- Obvodný úrad životného prostredia v Trenčíne, Odbor štátnej správy starostlivosti o životné prostredie obvodu[príslušný podľa vodného zákona]

Uviedol som jednotlivé názvy stavebných a ŠSÚ, tak ako sú uvedené aj na vydaných rozhodnutiach pre stavbu. V priebehu celého procesu došlo k reorganizácii štátnej správy, tak ako som už uviedol vyššie. Napr. v rámci legislatívnych zmien v štátnej správe od 1. 10. 2013 zaniklo všetkých 50 obvodných úradov, namiesto nich funguje dnes 72 novozriadených okresných úradov.¹⁵

VIII. Z HISTÓRIE VÝSTAVBY ŽELEZNÍC V TRENČÍNE

Predmetná stavba je súčasťou Pan-európskeho koridoru V, čo je uvedené v úvode v úvode tejto správy. *V roku 1837 sa začala stavať prvá európska železničná magistrála. Bola ňou Severná železnica cisára Ferdinanda, spájajúca Viedeň cez Břeclav a Přerov s Krakovom v dnešnom Poľsku. So stavbou železnice na dnešnom území Slovenska sa začalo v roku 1839 a v roku 1840 odovzdala prevádzke prvých 14 km trate medzi Bratislavou a Sv. Jurom.*

¹⁵Zákon č. 180/2013 Z.z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Po rôznych finančných problémoch stavbu v roku 1846 dovedli do Trnavy a dokonca predĺžili až do Serede. V prevádzke bola až do prvej polovice 70. rokov 19. storočia.¹⁶

V období rokov 1867 – 1873 sa postavilalebo aspoň podstatne rozostaval, celý rad hlavných železníc, mimo iného aj Považská železnica (Bratislava – Trenčín). Po vybudovaní železničného úseku do Nového Mesta nad Váhom v júni 1876 sa práce na trati pre nedostatok financií zastavili. Až o dva roky otvorili ďalší úsek po Istebník, teda dnešnú Zlatovskú stanicu, ktorá sa úradne volala Trencsén. Dňa 14. januára 1883 sa na radnici v Trenčíne rozhodlo o tzv. „*ľavom variante*“ trasy železnice, teda o premostení Váhu. V októbri bola trať hotová a 28. októbra 1883 prešiel prvý slávnostne vyzdobený vlak cez Trenčín do Žiliny. V 80. rokoch 19. storočia postavili i budovu železničnej stanice na okraji parku. Mesto na ňu vyčlenilo 13 jutár pasienkov a rolí. Stanicu viackrát rozširovali, prestavali ju aj po zdvojnásobení trate v roku 1907. Mestské zastupiteľstvo ešte pred prvou svetovou vojnou rozhodovalo o postavení novej staničnej budovy približne v priestoroch, kde stojí dnes. So stavbou sa však začalo až po 30 rokoch. Po zadaní stavby architektovi Romanovi Jozefčíkovi 16. júla 1939, sa v auguste začalo s prvými prácami na stavbe. Etapovitú výstavbu budovy i nástupíšť narúšali oneskorené dodávky materiálu, nedostatok pracovných síl, nežičlivé vojnové roky. Novú stanicu, zatiaľ bez krytých perónov, sa podarilo napriek ťažkostiam odovzdať verejnosti 23. mája 1944. **Pre Trenčín to bol veľkolepý, slávnostný deň.** Početné zvedavé obecnstvo a predstavitelia župy a mesta (župan Vojtech Kállay, monsignor Andrej Marsina, mešťanosta Ján Zaľko, provinciál piaristov Jozef Branecký, predseda Krajského súdu Gerhard Šebák a mnohí ďalší), sa konečne o dvanástej hodine dočkali motorového ovenčeného vlaku z Bratislavy, ktorý priviezol ministra dopravy a verejných prác Júliusa Stanu so sprievodom. Miestna tlač vychvaľovala novú stanicu, v superlatívoch sa vyjadrovala o čakárňach. „Čakárne sú pekné, aj novota je tu. Čakáreň pre žiactvo, hostinské miestnosti dobre upravené, novinová a tabaková predajňa, moderne prevedené. Po prehliadke i ostatných súčiastok stanice sa hostia utiahli do hotela Tatra na priateľský rozhovor.“ Železničná stanica v Trenčíne bola po Bratislave druhou na Slovensku, ktorá mala vybudovaný podzemný podchod. Na vtedajšie ťažké vojnové pomery to bol nezvyčajný stavebný úspech. Dnes ju čaká rozsiahla rekonštrukcia a modernizácia.¹⁷

Dôležitosť a špecifickosť stavieb dráh a na dráhe je badať nielen v minulosti, ale aj v tomto období. Pri takýchto stavbách vykonáva v súčasnosti pôsobnosť stavebného úradu s výnimkou právomoci vo veciach územného rozhodovania a vyvlastnenia ŠSÚ, ktorým je Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Odbor dráhový stavebný úrad. Výstavba železníc je teda jedným z odvetví výstavby, ktorá má samostatný ŠSÚ, svoj historický vývoj a svoje miesto v histórii nielen stavebného práva na Slovensku.

IX. SÚČASNOSŤ

Ak som sa v predchádzajúcej časti vyjadroval viac faktograficky, v tejto časti uvediem prevažne vlastný názor na vec. V Trenčíne sa v tomto období, tak ako som uviedol uskutočňujú stavebné práce na celkovej Modernizácii železníc, ktoré sa zásadne dotýkajú obyvateľov a návštevníkov mesta Trenčín. Začiatkom druhej dekády 21. storočia je Trenčín poznamenaný stavebným boomom a tvorí „jedno stavenisko“. Modernizuje sa železničná trať, čo je spojené s rôznymi pridruženými a vyvolanými investíciami pozdĺž celej

¹⁶História železníc – Prvé železnice. ©2008 Železnice Slovenskej republiky. Zdroj : <http://www.zsr.sk/slovensky/historia-zeleznic/prve-zeleznice.html?page_id=1273>. [29.12.2014].

¹⁷KARLÍK, M. Dokončenie železnice pomohlo Trenčínu v rozvoji priemyslu. (výňatok). SME.sk. Denník. Vydané 23. 3. 2013. Vydavateľ : PETIT PRES. Zdroj : <<http://trecin.sme.sk/c/6744460/dokoncenie-zeleznice-pomohlo-trencinu-v-rozvoji-priemyslu.html>>. [29.12.2014].

trate od Zlatovskej stanice až po Opatovú a ďalej smerom na Trenčiansku Teplú. Modernizuje sa hlavná železničná stanica, budujú sa nové podchody a nadjazdy trate, stavia sa nový most pre železnicu cez rieku Váh a pod. Popri tejto rozsiahlej investícii sa súčasne stavia aj nový cestný most cez rieku Váh, ktorý nesúvisí z modernizáciou železničnej trate. Tento most dĺžky cca 540 m prechádza priemyselnou a obytnou časťou mesta a ďalej ponad rieku Váh a Biskupický kanál. Je súčasťou stavby s názvom „Stavba I/61 Trenčín – most“. Most stavia konzorcium firiem ZIPP a STRABAG. Hotový má byť podľa plánu v prvej polovici roka 2015. Projekt je hradený najmä z peňazí EÚ z OPD. Celkové predpokladané náklady na túto stavbu sú v sume približne 90 miliónov Eur.

Proces a technológia výstavby stavieb na dráhe je špeciálne odvetvie stavebníctva, pričom sa jedná o líniovú dopravnú stavbu. V prípade výstavby Modernizácie železníc sa nejedná len o stavby na dráhe alebo priamo súvisiacich so stavbou dráh. Súčasťou stavby ako celku je množstvo ďalších SO, ktoré sú zväčša vyvolanými investíciami. Práve tieto majú podľa môjho názoru najväčší negatívny vplyv na obyvateľov nášho mesta a jeho návštevníkov a chod mesta. Verejnosť nevníma negatívne samotnú výstavbu dráhy a stavieb na dráhe. Výstavba týchto častí stavby (SO) sa primárne uskutočňuje z pozemkov železníc, teda aj zásobovanie stavebným materiálom a pod. sa uskutočňuje zväčša po železnici.

Laická verejnosť nemusí poznať celý proces výstavby, nakoľko tento je zložitý aj pre odbornú verejnosť. Občan nevie a ani nie je povinný rozlišovať, ktorá časť stavby, pod ktorú stavebný úrad alebo ŠSÚ spadá. Dokonca ani nemusí vedieť, že sa člení na jednotlivé SO. Najväčšie negatíva vidím v uskutočňovaní stavebných prác na pozemných komunikáciách, teda cestách I., II. a III. triedy a MK. Nie preto, že sa realizujú a prinášajú so sebou „klasické“ negatíva (prašnosť, hlučnosť, prekládka inž. sietí a pod.), ale preto, akým spôsobom sa realizujú. V súčasnosti je takýchto stavieb pozemných komunikácií rozostavaných viac a už dlhšiu dobu. Ich výstavba je spojená s uzávierkami a obchádzkami MK. To by ale tiež nebol problém. Problém je to, že na týchto stavbách nie je vidieť stavebný ruch. Jednoducho na stavbách sa nepracuje, min. nepracuje tak rýchlo, ako by to technologický postup umožňoval. Verejnosť tento fakt vníma čím ďalej tým viac negatívne.

Ak si ktokoľvek v čase, keď som písal túto správu zadá do vyhľadávača Google požiadavku „Modernizácia železničnej trate v Trenčíne“, ako jedna z prvých ponúk sa mu zobrazí možnosť pokračovať na webovú stránku, ktorá je zameraná na Vyznačenie rozkopávok, uzávierok, obchádzkových trás, obmedzení a zmien vyvolaných touto stavbou.¹⁸ Mimo iného sa dozvie nasledovné (informácie uvádzam skrátené) : Podchod Opatová. Výstavba prebieha. Termín dokončenia: júl 2014. Termín sprevádzkovania: august 2014; Prejazd medzi ul. Jasná a Tichá uzatvorený. Termín sprevádzkovania: december 2014; Podjazd Pred poľom. Termín sprevádzkovania: december 2014. Podchod pre cestujúcich – Sihotí. Termín sprevádzkovania: september 2014; Mládežnícka - preložky inž. sietí. Termín: október 2013 - júl 2014; Podjazd Brnianska. Termín sprevádzkovania: december 2014. Napriek uvedenému každý vie, aký je skutkový stav. Podchod Opatová sa sprevádzkoval až koncom roku 2014, v priestore časti mesta Pred poľom je stavenisko a požaduje sa nový termín pre dokončenie do 31.12. 2015, Mládežnícka ulica je stále rozkopaná, časť Zlatoviec a Istebníku tiež atď.

Napriek uvedenému, stále ešte zostávajú SO, ktoré sa buď nezačali alebo ešte sú v štádiu, že zatiaľ nemajú negatívny vplyv na dopravu v meste. Mám tým na mysli napr. uzatvorenie železničného prejazdu pri Milexe na Sihoti. **Táto časť stavby sa dá podľa mňa**

¹⁸Modernizácia železničnej trate v Trenčíne. Mapy Google. Údaje máp ©2015. Google Obrázky ©2015. Zdroj : https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=z-zhvkfe1UNE.kb5G_x6Zh89g&msa=0&hl=sk&ie=UTF8&t=h&source=embed&z=14&vpsrc=0. [03.01.2015]

stále termínovo ovplyvniť, tak ako tomu bolo aj vo februári 2014. Bolo by nežiaduce, aby sa tento prejazd uzatvoril a ešte by nebol dokončený a užívateľsky schopný podjazd Pred poľom. Ak sa nemýlim, Sihote boli pred začatím celej stavby napojené na ostatnú cestnú sieť v meste v štyroch miestach (podjazd od hotela Elizabeth, železničný prejazd pri Milexe, železničný prejazd na cestu I/51 pri Fiate v Kubrej a posledné miesto napojenia cez mestskú časť Opatová, ktorý umožňoval až 3 vyústenia na cestu I/51). V súčasnosti je napojenie Sihotí v troch miestach a odstavením prejazdu železničnej trate pri Milexe by zostali len dve miesta. Prípadná porucha na verejnom vodovode, resp. kanalizácii, ako bola v 07/2013 pred vjazdom do podjazdu na Sihot' od Hotela Elizabeth, by bola pre mesto katastrofou. Zostalo by vlastne iba jedno miesto dopravného napojenia Sihotí cez nový Opatovský most. Uvedené som nasimuloval, ak by nebol spustený podjazd Pred poľom. Možno len dodať, že Sihote sú územia obývané cca 12 000 obyvateľmi.

Podľa môjho názoru, verejnosť bola na začiatku výstavby pripravená prijať negatíva spojené s realizáciou Modernizácie železníc. Verejne to tlmočil aj primátor Trenčína Richard Rybníček. Už v októbri 2012 pri zahájení stavby na tlačovej besede povedal, cit. *„Mesto Trenčín bude jedno veľké stavenisko, ktoré bude znamenať veľké obmedzenia pre obyvateľov mesta, ale zároveň sa mesto veľmi výrazne zmodernizuje a zmení.“* Trenčiansky primátor ďalej uviedol, že verí, že počas výstavby nenastanú žiadne komplikácie, cit. *„Pre mesto by to mohla byť jedna veľká katastrofa. Dúfam, že keď sa výstavba začne, tak sa aj skončí,“* Zároveň apeloval na vládu aj na ŽSR aby mali situáciu plne pod kontrolou.¹⁹

Domnievam sa, že počas výstavby sa však naplno prejavili negatívne vplyvy výstavby. Nie je to len stavebnotechnický proces výstavby, teda prašnosť, hlučnosť, zvýšená frekvencia dopravy, obchádzky, uzávierky a rozkopávky MK, ako som už uviedol vyššie. Sú to aj ďalšie pridružené negatíva, ako napr. užívania pozemkov bez súhlasu vlastníkov. Nemám časové možnosti venovať sa jednotlivým dotknutým pozemkom a overovať si skutkový stav v teréne a s vlastníkmi pozemkov. Zo zasadnutí Výborov mestskej časti SEVER s občanmi v časti Opatová mám vedomosť o tom, že občania na tento problém poukazovali, čo je zaznamenané aj v zápisniciach.²⁰ Využijem preto zverejnené informácie v novinách. Dňa 1.11. 2013 sa denník Pravda zaoberal touto témou v článku s názvom *„Trenčania sa sťažujú na obriu zákazku železníc“*.²¹ Mimo iného bolo v ňom uvedené, cit. *„Trenčania tvrdia, že ich pozemkami prechádzajú prístupové cesty pre stavebné mechanizmy. Keď nepomohli upozornenia mesta, radnica tento týždeň vydala okamžitý zákaz vstupu na tieto cesty. Železnice SR tvrdia, že problematiku zaberania pozemkov preverili u zhotoviteľa aj stavebného dozoru. „Od zástupcov oboch subjektov sme dostali stanoviská, že si nie sú vedomí záberu cudzích pozemkov pri realizácii stavby. Záber pozemkov, ktoré zhotoviteľ využíva, má riešený dohodou s majiteľmi pozemkov,“ povedala Martina Pavlíková, hovorkyňa ŽSR. Vladimír Gavenda, v t.č. poslanec MsZ v Trenčíne sa pre denník Pravda vyjadril „Železnice využívajú pozemky súkromných vlastníkov bez ich súhlasu. Napríklad na ulici Horeblatie chodili nákladnými autami po súkromných pozemkoch, nikoho sa nepýtali. Chodili po repe aj po zemiakoch.“* Z článku vyplýva, že neoprávnené užívanie pozemkov sa týka nielen Opatovej, ale aj Zlatoviec.

¹⁹Trenčín čaká veľká rekonštrukcia, môže ohroziť dopravu. Webnoviny.sk. Autor: SITA, 16. októbra 2012. Denník. Zdroj : http://www.webnoviny.sk/slovensko/trencin-caka-velka-rekonstrukcia/558337-clanok.html?from=section_article. [03.01.2015].

²⁰ Napr. Zápisnica zo zasadnutia VMČ SEVER konaného dňa 9.4. 2014. Trenčin.sk. Zdroj : http://www.trencin.sk/tmp/asset_cache/link/0000255286/sever_09042014.pdf. [06.01.2015].

²¹ KRÁL, M. Trenčania sa sťažujú na obriu zákazku železníc 01.11.2013. © P E R E X , a. s. 2015. Denník. Zdroj : <http://spravy.pravda.sk/ekonomika/clanok/297981-trencania-sa-stazuju-na-obriu-zakazku-zeleznic/>. [03.01.2015].

X. ZÁVER

Nie je v kompetencii poslancov MsZ riešiť problémy modernizácie železníc priamo súvisiace s jej výstavbou, teda určovať postup výstavby a pod. Dokonca to nie je ani v kompetencii primátora mesta. Je však právom poslancov na problémy s výstavbou poukázať. Toto právo hraničí až s povinnosťou a záväzkom voči obyvateľom nášho mesta. Myslím si, že poslanci by nemali byť v tomto prípade len štatistami, ktorí na negatívny vplyv výstavby len poukazujú a skutkový stav stavby kritizujú. Pre objektívnosť musím uviesť, že už v minulom volebnom období sa k problémom s výstavbou Modernizácie železníc v meste vyjadrili niektorí poslanci MsZ a vzniknutý stav aj kritizovali.

Dnes už nie je účelné kritizovať celý proces umiestnenia stavby a procesu jej povolenia a prípravy na výstavbu. Dnes je už nemožné z hľadiska stavebnotechnického dostať sa do stavu „NULA“. Tým, že v roku 2005 bolo Mestom Trenčín ako stavebným úradom konajúcim v prenesenom výkone štátnej správy vydané územné rozhodnutie o umiestnení líniovej stavby, sa Mesto Trenčín aj ako samospráva prihlásilo k trasovaniu železnice cez jeho územie, teda aj centrum mesta. **Toto je dnes jednoducho fakt.** Predmetom tejto správy nie je hodnotiť umiestnenie železnice. Mesto Trenčín sa v t.č. svojím spôsobom de facto prihlásilo k trendom rozvoja verejnej dopravy na Slovensku. Vtedajšie rozhodnutie Mesta Trenčín je napr. v súlade so *Strategickým plánom rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, Fáza I²²*, resp. plne s jeho prílohou „A“ *Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020*. Trasovanie železnice spolu s modernizáciou železničnej stanice umožňuje koordináciu železničnej a autobusovej dopravy.²³ Mesto Trenčín a jeho obyvatelia svojím spôsobom teraz prežívajú na vlastnej koži obdobie, ktoré napomáha implementácii a napĺňaniu vízií, cieľov a priorít rozvoja verejnej dopravy na Slovensku.

Tým, že som spomenul uvedenú stratégiu sa snažím dať do pozornosti tú skutočnosť, že Mesto Trenčín a ani jeho obyvatelia si Modernizáciu železníc nevymysleli a ani nepýtali. Zároveň nechcem ani tvrdiť, že modernizáciu nechceli. Prijaté závery orgánov Mesta Trenčín v roku 2005 obyvatelia zobrali na vedomie a je len na ŽSR, za akých podmienok sa rozostavaná stavba dokončí. Je len na ŽSR, či sa bude opakovať situácia z 23. mája 1944. Tak ako som uviedol v časti pojednávajúcej o histórii železníc, pre Trenčín to bol veľkolepý, slávnostný deň. Obyvatelia mesta „oslavovali“ otvorenie novej železničnej stanice mimo iného spolu s ministrom dopravy.

Nechcem skutkový stav len kritizovať, ale navrhujem aj jedno riešenie. Predĺžovanie doby výstavby negatívne vplýva na pohodu bývania ľudí. Domnievam sa, že pre obyvateľov mesta a jeho návštevníkov by prinieslo zlepšenie súčasného stavu vo všetkých sférach života, ak by sa zlepšil stav vo veci dopravných stavieb na pozemných komunikáciách, najmä na miestnych komunikáciách. Tieto SO stavby sa výsostne dotýkajú života v celom meste. Dopravnej situácii by jednoznačne pomohlo, ak by stavebník prehodnotil postup stavebných prác, teda harmonogram výstavby. Ak to nie je nutné z hľadiska celej stavby, treba sa primárne orientovať jednoznačne na tie časti stavby - SO, ktoré sú mimo územia železníc, sú už rozostavané a ovplyvňujú dopravu v meste. V rámci zachovania dopravnej obslužnosti v meste je neprípustné, aby sa uzatvoril prejazd železničnej trate pri Milexe skôr, ako bude spojzadnený podjazd Pred poľom. Obdobne je to aj so súčasným prejazdom do Zlatoviec a novým podjazdom na Vlárскеj.

²²Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020. Jún 2014. © 2006 MDPT - 2011 MDVRR. Zdroj : <<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=75682>>. [06.01.2015].

²³Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 – Príloha A. Napr. str. 17, 128, 208, 243 a i. Jún 2014. © 2006 MDPT - 2011 MDVRR. Zdroj : <<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=75682>>. [09.01.2015].

Poslanci MsZ za Mestskú časť Sever už dňa 10.12.2014 na svojom prvom zasadnutí po ostatných voľbách prijali deklaratórne uznesenie v nasledovnom znení : „*VMČ SEVER požaduje, aby nebol uzatvorený prejazd železničnej trate pri Bille v rámci uskutočňovania modernizácie železničnej trate bez toho, aby bol spojzdný podjazd železničnej trate medzi Pred polom a Sihoťou.*“²⁴

V tejto správe som sa primárne venoval z hľadiska výstavby predmetnej stavby Mestskej časti Sever. Napriek tomu si myslím, že z odbornej oblasti by sa dalo uviesť aj viac, ale z hľadiska cieľa tejto správy to pokladám za dostačujúce. To čo som uviedol pre Sihote, platí rovnako aj pre Mestskú časť Západ. Aj v tejto časti mesta sú vo výstavbe podjazdy a rušia sa prejazdy železničnej trate, jednoducho sú tam obdobné problémy, ktoré treba tiež riešiť. Samostatnú pasáž by si zaslúžila aj nová mestská plaváreň.

Na záver by som chcel dodať, že skepticizmus v tomto štádiu výstavby nikomu nepomôže. Ak má niekto zastupovať záujmy mesta Trenčín a jeho obyvateľov, tak to môže byť len štatutárny orgán Mesta Trenčín, teda primátor Mgr. Richard Rybníček. Nakoľko nie je v jeho kompetencii zasahovať priamo do procesu výstavby, je treba, aby do procesu vstúpil v zmysle filozofie fungovania zastupiteľskej demokracie. Ako reprezentatívny zástupca obyvateľov mesta má plne legitímne právo osloviť kompetentných, tlmočiť im nespokojnosť so vzniknutým stavom a požadovať od nich riešenia. Riešenia v prospech tých, ktorých reprezentuje. Toto právo mu nikto nemôže uprieť a preto pokladám za dôvodné, aby MsZ dalo primátorovi Mgr. Richardovi Rybníčkovidôveru a zároveň aby mu vyslovilo plnú podporu pri obhajobe záujmov uvedených v tejto správe. Poslanci MsZ týmto spôsobom taktiež využívajú svoje právo v rámci fungovania zastupiteľskej demokracie, keď záujmy obyvateľov prostredníctvom svojich hlasov „*položili*“ pod nasledovné uznesenie :

²⁴Zápisnica zo zasadnutia VMČ SEVER uskutočneného dňa 10. decembra 2014 vo veľkej zasadacej miestnosti na Mestskom úrade v Trenčíne. Str. 4. Výbory mestských častí. <<http://www.trencin.sk/12317>>. [11.01.2015]. Zdroj : <http://www.trencin.sk/tmp/asset_cache/link/0000270852/zapisnica_z_VMČ_SEVER_10%2012%202014.pdf>. [11.01.2015].

NÁVRH NA UZNESENIE:

Mestské zastupiteľstvo v Trenčíne

v y s l o v u j e

nespokojnosť s procesom výstavby a predĺžovaním termínu pre dokončenie stavby s názvom „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Púchov, žkm 100,500 - 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. - III. etapa (úsek Zlatovce - Trenčianska Teplá)“, čo negatívne ovplyvňuje kvalitu a pohodu života obyvateľov mesta Trenčín.

Mestské zastupiteľstvo v Trenčíne

d á v a

primátorovi mesta Mgr. Richardovi Rybníčkovi plnú dôveru pri zastupovaní obyvateľov mesta vo veci vyslovenia nespokojnosti s procesom výstavby stavby a predĺžovaním termínu pre dokončenie stavby s názvom „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Púchov, žkm 100,500 - 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. - III. etapa (úsek Zlatovce - Trenčianska Teplá)“.

Mestské zastupiteľstvo v Trenčíne

ž i a d a

Železnice Slovenskej republiky, ktoré sú stavebníkom stavby s názvom „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Púchov, žkm 100,500 - 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. - III. etapa (úsek Zlatovce - Trenčianska Teplá)“ (ďalej len „stavba“), aby prehodnotili postup prác na tejto stavbe a na jej jednotlivých stavebných objektoch a aby primárne riešili dokončenie všetkých rozostavaných dopravných stavieb na pozemných komunikáciách a s tým súvisiacich stavebných objektov tak, ako im to bude tlmočiť primátor Mesta Trenčín Mgr. Richard Rybníček.