

O súťaži  
**TRENČÍN – MESTO NA RIEKE**  
Jednoznačný úspech, alebo premrhaná príležitosť?  
**VÍTAZNÝ NÁVRH – ROZBOR – 6. časť**

Pre komplexný pohľad na faktory ktoré ovplyvňujú riešené územie uvádzam výkres s vkreslenými ochrannými pásmami železníc.



**ZÁKLADNÝ VÝKRES VÍTAZNÉHO NÁVRHU. Vkreslené ochranné pásma železníc.**

Na výkrese vyššie sú znázornené dve ochranné pásma železníc. Ochranné pásmo „Chynoranskej“ železnice má šírku 60 m od osy koľaje na každú stranu. Ochranné pásmo „Bratislavskej“ železnice má šírku 100 m od osy krajnej koľaje na každú stranu. (Ochranné pásmo je rozšírené o 40 m nad rámec požadovaný zákonom vzhľadom na návrhovú rýchlosť vlakov 160 km/h.)

Čo to znamená?

Otázkami možnosti výstavby v ochrannom pásme železníc sa zaoberá zákon o dráhach č. 513 z 28. októbra 2009. Zo zákona vyberám:

*Obvod dráhy*  
§ 3

- (1) *Obvod dráhy tvoria pozemky určené na umiestnenie dráhy a jej súčastí, ktoré sú potrebné na prevádzku dráhy a na dopravu na nej. V pochybnostiach o tom, ktoré pozemky patria do obvodu dráhy, rozhodne špeciálny stavebný úrad na návrh prevádzkovateľa dráhy.*
- (2) *Obvod dráhy zriaďuje špeciálny stavebný úrad v stavebnom povolení alebo stavebný úrad vo vyvlastňovacom rozhodnutí. Obvod dráhy vzniká dňom právoplatnosti stavebného povolenia alebo vyvlastňovacieho rozhodnutia.*
- (3) *Obvod dráhy je vymedzený zvislými plochami vedenými na pozemok. Ak z rozhodnutia podľa odseku 2 nevyplýva*

inak, obvod dráhy je tri metre

- a) od vonkajšieho okraja telesa železničnej dráhy a stavieb, konštrukcií a pevných zariadení, ktoré sú jej súčasťou, ak ide o železničnú dráhu,
- b) od osi krajnej koľaje električkovej dráhy, od krajného nosného alebo dopravného lana lanovej dráhy alebo od krajného vodiča trakčného trolejbusového vedenia, najmenej však 1,5 metra od vonkajšieho okraja súčasti dráhy; to neplatí, ak ide o električkovú dráhu alebo trolejbusovú dráhu, ktorá vedie po ceste alebo miestnej komunikácii (ďalej len „cestná komunikácia“).

#### § 4

- (1) V obvode dráhy je zakázané vysádzať stromy a kry a umiestňovať stavby, reklamné, propagačné a informačné zariadenia, konštrukcie a predmety, ktoré nesúvisia s prevádzkou dráhy ani s dopravou na dráhe.
- (2) V obvode dráhy možno umiestňovať len súčasti dráhy a vykonávať činnosti, ktoré súvisia s prevádzkou dráhy, najmä údržbu telesa dráhy a obvodu dráhy,

#### Ochranné pásmo dráhy

#### § 5

- (1) Ochranné pásmo dráhy je priestor po oboch stranách obvodu dráhy vymedzený zvislými plochami vedenými v určenej vzdialenosti od hranice obvodu dráhy; zriaďuje sa na ochranu dráhy, jej prevádzky a dopravy na nej.
- (2) Ochranné pásmo novej dráhy vzniká dňom právoplatnosti stavebného povolenia. Ochranné pásmo zaniká dňom právoplatnosti rozhodnutia o zrušení dráhy.
- (3) Ak stavebné povolenie neurčuje inak, hranica ochranného pásma dráhy je
- a) pre železničnú dráhu 60 metrov od osi krajnej koľaje, najmenej však 30 metrov od vonkajšej hranice obvodu dráhy,
- b) pre ostatné koľajové dráhy a pre pozemnú lanovú dráhu 15 metrov od osi krajnej koľaje,
- c) pre visutú lanovú dráhu 15 metrov od nosného alebo dopravného lana,
- d) pre trolejbusovú dráhu 10 metrov od krajného vodiča trakčného trolejového vedenia.
- (4) Ak dráha vedie po cestnej komunikácii alebo v uzavretom priestore prevádzkovateľa dráhy, ochranné pásmo dráhy sa nezriaďuje.

#### § 6

- (1) V ochrannom pásme dráhy je zakázané bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy a bez záväzného stanoviska špeciálneho stavebného úradu
- a) umiestňovať stavby, konštrukcie, vzdušné vedenia a svetelné zariadenia, ktoré by boli zameniteľné so svetelnými signalizačnými zariadeniami slúžiacimi na chod a bezpečnosť dopravy na dráhe,
- b) umiestňovať elektromagnetické zariadenia, ktoré by rušili alebo inak ovplyvňovali trolejové vedenia, ich napájanie, zariadenia na premenu, prívod a rozdelenie elektrického prúdu alebo zabezpečovacie, signalizačné, oznamovacie alebo spojové zariadenia dráhy alebo zariadenia trakčných vozidiel,
- c) umiestňovať predmety, ktorých farebné plochy sú zameniteľné s označeniami používanými v doprave na dráhach,
- d) uskladňovať horľaviny a výbušniny a zriaďovať skládky, ktoré by mohli poškodiť dráhu alebo jej súčasť alebo ohroziť bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe,
- e) vykonávať činnosti, ktoré by mohli poškodiť dráhu alebo jej súčasť, alebo ohroziť bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe, najmä uskutočňovať terénne úpravy, zemné práce, trhacie práce a činnosti vykonávané banským spôsobom.

Zjednodušene povedané. Pri dodržaní hore uvedených požiadaviek a pri nezasahovaní do „obvodu dráhy“ možno v ochrannom pásme železnice stavať (z pohľadu železníc) čokoľvek. Jasle, škôlku, nemocnicu, byty atď. Doslova čokoľvek.

Naproti tomu v „obvode dráhy“ nemožno stavať prakticky nič. Možno tu len umiestňovať súčasti dráhy.

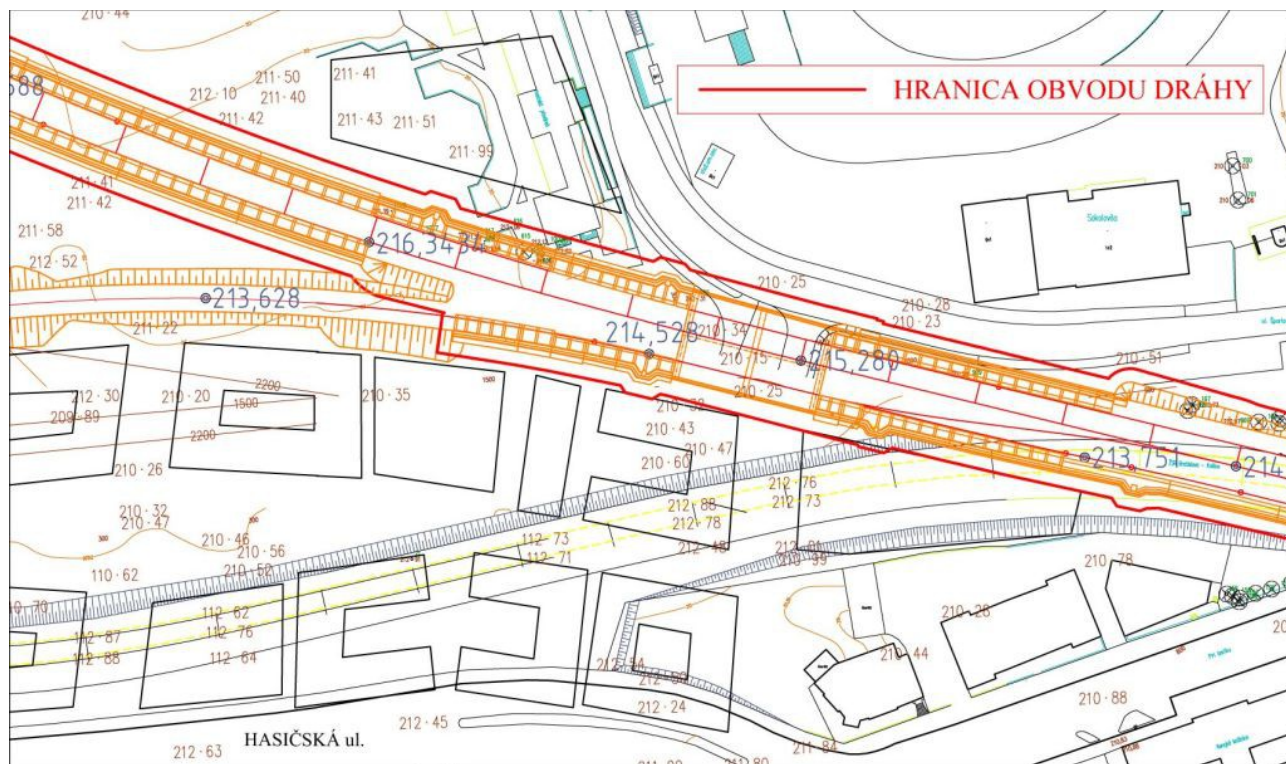
Postaviť škôlku, jasle alebo nemocnicu v bezprostrednom kontakte s obvodom dráhy v jej ochrannom pásme je asi nezmysel, ale legislatívne výstavbe nič nebráni. Legislatívne by tu mali nastúpiť regulatívy územného plánu ktoré by jednoznačne povedali, čo možno a hlavne, čo nemožno v ochrannom pásme železnice stavať. Žiaľ v územnom pláne mesta Trenčín som nič také nenašiel.

Ešte sa vrátim k „obvodu dráhy“.

Keďže v obvode dráhy nemožno prakticky nič stavať mal byť (aspoň podľa môjho názoru) „obvod dráhy“ vyznačený v mapových podkladoch súťaže. V zahraničí môžu byť zákony iné.

Do výkresu nižšie som zakreslil „obvod Bratislavskej dráhy“. Vychádzal som z toho, že sú

to zákonom požadované 3 metre od konštrukcií ktoré sú súčasťou dráhy. „Obvod dráhy“ je zakreslený do detailu víťazného návrhu v mieste kde sa navrhovaná výstavba najviac približuje k „Bratislavskej“ železnici. Keďže „Chynoranskú“ železnicu navrhujú súťažiaci premeniť na električkovú trať nezaobrámam sa „obvodom dráhy“ tejto železnice. (Samozrejme do doby prestavby „Chynoranskej“ trate na električkovú nemožno zasahovať ani do „obvodu tejto dráhy“.)



**DETAIL ZO ZÁKLADNÉHO VÝKREUS VÍŤAZNÉHO NÁVRHU. Vykreslená hranica „obvodu dráhy“.**

Ako na výkrese vidno prvé dva navrhované objekty kolidujú s hranicou „obvodu dráhy“. Autori navyše umiestňujú medzi teleso „Bratislavskej“ železnice a navrhovanú zástavbu cestu šírky cca 4,2 m a chodník šírky cca 1,5 m. Ale ani tieto stavby nemôžu zasahovať do „obvodu dráhy“. Preto táto koncepcia v tomto detaile nie je realizovateľná.

Opäť sa vynára otázka ako by vyzeral návrh ak by súťažiaci o tomto obmedzení vedeli a ak by bol „obvod dráh“ zakreslený v súťažných podkladoch?

K navrhovanej električkovej trati a s ňou súbežnej ceste s chodníkom sa ešte vrátim v článku č. 13.

Pokračovanie už zajtra.

Autor: **Akad.arch.Ing. Igor Mrva**  
Pridané: 11.09.2014