

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO z posúdenia strategického dokumentu

Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín

OU-TN-OSZP3-2021/005709 – 063

vydané Okresným úradom Trenčín, odborom starostlivosti o životné prostredie, podľa § 14 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

I. Základné údaje o obstarávateľovi

1. Názov

Mesto Trenčín

2. Identifikačné číslo

00 312 037

3. Adresa sídla

Mierové nám. 2, 911 64 Trenčín

4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa

Mgr. Richard Rybníček, primátor Mesta Trenčín, Mierové námestie č. 2, 911 64 Trenčín, 032/6504230, primator@trencin.sk

Ing. Róbert Hartmann, Mesto Trenčín, vedúci útvaru mobility, Mierové nám. 2, 911 64 Trenčín, 0902 911 027, robert.hartmann@trencin.sk

II. Základné údaje o strategickom dokumente

1. Názov

Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín

2. Charakter

Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín (ďalej len „PUM“) je strategický dokument s prvkami územného generelu dopravy miestnej úrovne. Bude podkladom pre čerpanie finančných prostriedkov európskych štrukturálnych a investičných fondov, ako aj podkladom pre spracovanie štúdií, stratégií, územných plánov, územnoplánovacích podkladov a plánov dopravnej obslužnosti a iných obdobných dokumentov.

PUM je strategickým dokumentom a je predmetom posudzovania podľa § 4 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

3. Hlavné ciele

PUM je založený na princípoch udržateľného rozvoja, pričom jeho hlavným cieľom je nájsť riešenie plánovania a organizácie dopravy, ktoré vedie k dlhodobému zlepšovaniu (prinajhoršom nezhoršovaniu) negatívnych dopadov na znečistenie ovzdušia, hladiny hluku, fragmentácie a ohrozenia ekosystémov, a zároveň ku zvýšeniu bezpečnosti dopravy a zaisteniu dostupnosti pre všetky skupiny obyvateľstva a ktoré by neobmedzovalo mobilitu a

prístup ku príležitostiam. Prístup PUM Trenčín je medziodborový – snaží sa opísať mesto z hľadisk, ktoré sú dopravou prepojené, alebo ovplyvnené a to:

- z hľadiska mestskej štruktúry a využitia územia,
- z hľadiska dopravných vzťahov a ich genézy,
- z hľadiska „dopravného správania“, teda vzorcov správania, tvoriacich dopravu,
- a z hľadiska dopadov dopravy a dopravnej infraštruktúry na životné prostredie.

Cieľom PUM je tiež previazať sektory a stratégie, ktoré sa, hoci len okrajovo, týkajú mobility – Akčné plány pre udržateľnú energiu a klímu (SECAP), Stratégiu adaptability mesta Trenčín na klimatickú zmenu, RIUS (Regionálna integrovaná územná stratégia), či územný plán. Podoba dopravy je výrazne predurčená celkovým smerovaním rozvoja mesta, avšak zároveň má samostatný vplyv – či už pozitívny, na ekonomický rozvoj a mobilitu, alebo negatívny – na životné prostredie a zdravie. Ciele a opatrenia, navrhované v rámci PUM, sa netýkajú teda výhradne iba mobility, ale aj vyvažovania jej prínosov a dopadov na život, zdravie, rozvoj a podobu mesta všeobecne.

4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu

PUM mesta Trenčín je strategický plán vytvorený s cieľom naplniť potreby mobility ľudí v meste Trenčín a jeho najbližšom okolí. Hlavnými cieľmi riešenia stratégie je definovanie zásadných koncepčných smerov udržateľného a vyváženého rozvoja komplexnej dopravnej sústavy a všetkých jej dopravných systémov s ich priemetom do územia a minimalizáciou dopadov na životné prostredie. Súčasťou stratégie je návrh prevádzkovo-rationálnej funkcie, schopnej ekologicky únosnej a ekonomicky akceptovateľnej siete všetkých relevantných druhov dopravy, dopravnej infraštruktúry a vybavenosti. Jej súčasťou je aj definovanie vízie a cieľov v oblasti dopravy na úrovni krajského mesta.

Cieľom spracovania stratégie je vytvorenie návrhu multimodálneho dopravného riešenia, ktoré rešpektuje výsledky situačnej analýzy, rešpektuje špecifiká dotknutého územia a zohľadňuje potreby budúceho vývoja s dôrazom na trvalo udržateľný rozvoj. Návrh dopravného riešenia zahŕňa súbor opatrení dopravnej politiky na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni. Súčasťou sú všetky typy dopravy s dôrazom na ich udržateľnosť a tiež tzv. mäkké opatrenia v doprave (napr. marketing, zmena dopravného značenia, zlepšenie kontroly dopravcov a pod.).

Návrh stratégie je založený na definovaní vízií a cieľov a vytvorení dopravných modelov pre riešené dopravné módy v horizonte rokov 2030, 2040 a 2050. Na základe vyhodnotenia výsledkov porovnávania modelových variantov je ako jeden z hlavných výstupov stratégie predložený návrh verejného dopravného vybavenia mesta Trenčín pre uvedené časové horizonty doplnený príslušnými opatreniami. Na základe vyhodnotenia analytickej časti bola zadefinovaná vízia udržateľnej mobility Trenčín 2030 s výhľadom do roku 2050 „Menej áut: viac miesta pre život“. Navrhované riešenie je zamerané na nasledovné dopravné subsystemy:

- cestná sieť
- statická doprava
- pešia doprava
- cyklistická doprava
- železničná doprava
- sieť verejnej osobnej dopravy
- integrovaná verejná doprava
- inteligentné dopravné systémy

Rozvoj dopravných systémov je rozpracovaný v strategickom dokumente formou postupností: strategické ciele – špecifické ciele – opatrenia. Nižšie prezentované strategické ciele evidentne korešponujú s víziou „Menej áut: viac miesta pre život“.

- Strategický cieľ 1 - Trenčín: Živé mesto krátkych vzdialeností
- Strategický cieľ 2 - Bezpečné, susedské, zdieľané a zelené ulice

- Strategický cieľ 3 - Mesto cyklistiky a mikromobility
- Strategický cieľ 4 - Efektívne cesty automobilom bez zvyšovania dopytu
- Strategický cieľ 5 - Rýchla, integrovaná a univerzálna verejná doprava

Nastavená filozofia je ďalej pretavená do špecifických cieľov vzťahnutých k jednotlivým strategickým cieľom.

Strategický cieľ 1 - Trenčín: Živé mesto krátkych vzdialeností

- Zvyšuje sa podiel aktívnej a verejnej dopravy na vykonaných cestách na 65 % do roku 2030.
- Znižujú sa finančné náklady domácností a jednotlivcov na dopravu.
- Skracuje sa doba a dĺžka ciest za prácou, vzdelaním a službami.
- Skracuje sa vzdialenosť a doba prepojenia medzi zónami v meste (zlepšuje sa časová dostupnosť centra mesta udržateľnými módmí dopravy).
- Zvyšuje sa funkčná diverzita, dostupnosť občianskeho vybavenia a bodov záujmu v rámci celého mesta.
- Prebieha revitalizácia uličného priestoru v rámci obytných plôch s dôrazom na podiel pobytovej funkcie a bezpečnosti a priority chodcov a cyklistov.
- Zvyšuje sa počet bezbariérových krížení líniových bariér cestnej, železničnej infraštruktúry alebo prírodných bariér (rieky, výškových bariér) pre pešiu a cyklistickú dopravu vo FMR.

Strategický cieľ 2 - Bezpečné, susedské, zdieľané a zelené ulice

- Zvyšuje sa plocha plošných upokojení obytných štvrtí s vhodným technickým riešením (Zóny 30, Obytné zóny, Pešie zóny).
- Je vybudovaná spojitá sieť bezbariérových chodníkov s vyhovujúcimi šírkovými pomermi a technickým stavom.
- Zvyšuje sa dĺžka bezbariérových a kapacitných trás pre peších s ohľadom na intenzity peších.
- Zvyšuje sa počet bezpečných, bezbariérových priechodov pre chodcov a čakacích plôch.
- Zvyšuje sa spokojnosť s kvalitou verejných priestorov.
- Zvyšuje sa vybavenie ulíc mestským mobiliárom.
- Zvyšuje sa podiel funkcie mestskej zelene na uličných profíloch podľa charakteru ulice a funkcie zelene, zlepšuje sa klimatický komfort a ochrana na peších trasách.
- Zvyšuje sa kvalita osvetlenia verejného priestranstva: znižujú sa energetické náklady na osvetlenie, znižuje sa svetelný smog a zvyšuje sa bezpečnosť a efektívnosť osvetlenia.
- Skracuje sa celková doba čakania na priechodoch pre chodcov.
- Zvyšuje sa počet a plocha zón so špecifickým upokojeným režimom v okolí škôl (školské zóny).
- Zvyšuje sa počet Školských plánov mobility a ich indikátorov: zvyšuje sa podiel aktívnej mobility na cestách do školy, zvyšuje sa miera vnímanej bezpečnosti.
- Zvyšuje sa počet a podiel na rozpočte realizovaných participatívnych, komunitných a pilotných projektov, týkajúcich sa mobility alebo verejných priestranstiev.
- Znižuje sa podiel dopravných plôch na celkovej ploche mesta.
- Zvyšuje sa bezpečnosť a dopravná zručnosť cyklistov a cyklistiek.
- Zvyšuje sa miera kontroly a znižuje sa počet evidovaného vysoko-rizikového správania vodičov.
- Zvyšuje sa pocit bezpečia v mestskej doprave.
- Zvyšuje sa dostupnosť plôch mestskej zelene, mestských zelených komunitných plôch a parkov.

Strategický cieľ 3 - Mesto cyklistiky a mikromobility

- Je vybudovaná spojitá sieť chránených cyklistických prepojení so stupňom ochrany v závislosti na charaktere komunikácie (>95 % základu plánovanej siete do roku 2030).
- Skracuje sa vzdialenosť prepojení cyklistickou infraštruktúrou (priamosť ciest) o 20 % do roku 2030.
- Zvyšuje sa podiel plošne bezpečného vedenia cyklodopravy v priestore križovatiek, kruhových objazdov a krížení s cestnou sieťou.
- Zvyšuje sa podiel ciest na bicykli do práce a do školy na 20 % do roku 2030.
- Zvyšuje sa podiel ciest na bicykli žien a mladých ľudí do 18 rokov.
- Zvyšuje sa verejná dostupnosť nabíjajúcich bodov pre elektrobicykle.
- Zvyšuje sa plošná dostupnosť zdieľaných bicyklov a vozidiel mikromobility.
- Zvyšuje sa dostupnosť bezpečného parkovania bicyklov pri cieľoch ciest a na zastávkach hromadnej dopravy.
- Zvyšuje sa dostupnosť mobiliáru pre cyklistov a cyklistky.
- Zvyšuje sa počet ľudí, zasiahnutých kampaniami na podporu pravidelného využívania cyklistiky a mikromobility pre úžitkové cesty.
- Realizuje sa Plán zimnej a letnej údržby cyklistickej infraštruktúry.

Strategický cieľ 4 - Efektívne cesty automobilom bez zvyšovania dopytu

- Znižujú sa intenzity IAD v intraviláne mesta (klesá počet vozokilometrov o 10 % do roku 2030).
- Zvyšuje sa miera obsadenosti vozidiel IAD.
- Znižuje sa miera tranzitnej dopravy (na 12 % celkových intenzít do roku 2030).
- Znižuje sa vek vozového parku (kľzavý priemer veku a podiel vozidiel najnižšej emisnej kategórie).
- Zvyšuje sa počet parkovacích miest P+R a miera využitia parkovacích miest P+R na 600 do roku 2030.
- Stúpa podiel príjmov z dopravy na rozpočte mesta.
- Zvyšuje sa podiel parkovacích miest a plocha mesta, podliehajúcich mestskej parkovacej politike (> 80 % do roku 2030).
- Skracuje sa doba hľadania parkovacieho miesta.
- Znižuje sa rast miery motorizácie a automobilizácie voči scenáru BAU.
- Zvyšuje sa podiel ciest zdieľanými vozidlami a zdieľanými jazdami (> 5 % MS do roku 2030).
- Zvyšuje sa počet zamestnávateľov a inštitúcií, zapojených do schém podpory zdieľaných jazd do práce (inštitucionálne plány mobility, spolupráce s poskytovateľmi služieb)
- Zvyšuje sa energetická efektívnosť vozidiel a znižujú sa energetické náklady z dopravy na populáciu.
- Znižuje sa podiel nevyužitých parkovacích miest.
- Znižuje sa podiel investícií do dopravy v rámci mesta, vynaložených výhradne na cestnú motorovú dopravu.
- Znižujú sa časové zdržania v kongesciách.
- Znižujú sa emisie CO₂, NO_x, PM a VOC z cestnej dopravy.
- Znižuje sa plocha mesta s prekročenými imisnými limitmi a limitmi hluku.
- Znižuje sa imisná záťaž a hluková záťaž na území mesta. Klesá počet obyvateľov, vystavených nadlimitným hodnotám v mieste bydliska.
- Zvyšuje sa podiel bezemisných vozidiel v mestských organizáciách (>95 % v roku 2050).
- Zvyšuje sa podiel bezemisných vozidiel v mestskej logistike a klesajú emisie z nákladnej dopravy v rámci mesta (50 % v roku 2030, < 5% v roku 2050).

- Znižujú sa dopady cestnej infraštruktúry na životné prostredie realizáciou prvkov zelenej a modrej infraštruktúry v rámci cestnej siete a parkovacích miest (1 strom na 4 parkovacie miesta do roku 2030).
- Klesá počet evidovaných nehôd chodcov a cyklistov (kľzavý priemer o 50 % do roku 2030 a o 90 % do roku 2050 oproti rokom 2013-2018).
- Klesá celkový počet evidovaných nehôd (kľzavý priemer o 50 % do roku 2030 a o 90 % do roku 2050 oproti rokom 2013-2018).
- Klesá podiel nehôd s vážnymi a smrteľnými zraneniami (kľzavý priemer o 70 % do roku 2030 a o 100 % do roku 2050 oproti rokom 2013-2018).

Strategický cieľ 5 - Rýchla, integrovaná a univerzálna verejná doprava

- Skracuje sa doba obsluhy existujúcich prepojení a zvyšuje sa komerčná rýchlosť vozidiel.
- Zvyšuje sa spokojnosť so službami verejnej dopravy.
- Zvyšuje sa bezbariérová prístupnosť vozidiel a zastávok verejnej dopravy pre ľudí so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie.
- Zvyšuje sa podiel nízkoemisných vozidiel vo vozovom parku (>90 % do roku 2030) a bezemisných vozidiel (> 90 % do roku 2050).
- Kontinuálne sa znižuje vek vozového parku verejnej dopravy (kľzavý priemer veku vozidiel).
- Realizuje sa úplná integrácia spojení a tarifov verejnej dopravy v rámci TSK (do roku 2030).
- Zlepšuje sa multimodálna integrácia spojov verejnej dopravy s cyklistickou dopravou.
- Zvyšuje sa podiel P+R ciest v rámci mesta (ciest, pokračujúcich v meste verejnou dopravou) na 1 % podielu všetkých ciest do roku 2030.
- Zvyšuje sa dostupnosť MHD (podiel populácie, žijúci v dosahu 400 metrov od zastávky pre koncentrované časti mesta a 800 metrov pre okrajové časti mesta, obsluhovanej aspoň v 15-minútových intervaloch v špičkových hodinách).
- Zvyšuje sa dĺžka vyhradených pruhov pre vozidlá verejnej dopravy, vrátane križovatiek, a križovatiek s preferenciou vozidiel na svetelnej signalizácii.
- Znižujú sa zdržania a výpadky služby liniek MHD.
- Zvyšuje sa počet osobociest MHD o 75 % do roku 2030.
- Zvyšuje sa počet osobokilometrov, obslužených verejnou dopravou na území mesta.
- Zvyšuje sa počet integrovaných terminálov TIOP (1 do roku 2030, 3 do roku 2050).
- Zlepšuje sa pešia dostupnosť zastávok verejnej dopravy, vrátane preferencie pri krížení cestnej siete.
- Je zavedený informačný systém na zastávkach, vo vozidlách a ako otvorená dátová platforma, v reálnom čase informujúci o spojoch a spojeniach (polohe, vybavení, zdržaniach a náväznostiach)
- Zvyšuje sa počet cestujúcich v železničnej doprave v rámci mesta o 100 % do roku 2050.
- Zvyšuje sa pocit bezpečia v prostriedkoch a prostredí verejnej dopravy.

Ďalej sa pri tvorbe cieľov vychádzalo z:

- indikátorov špecifických cieľov, ktorých počiatočné hodnoty a ich dosiahnutie je modelovateľné dopravným modelom na základe zahrnutých opatrení,
- nemodelovaných indikátorov: z harmonizovaných európskych indikátorov udržateľnej mobility SUMI1, ktorých cieľom je umožniť porovnanie a zjednotenie metodológie pri sledovaní vývoja udržateľnej mobility v európskych mestách,
- previazaných špecifických cieľov Trenčianskeho samosprávneho kraja,

- ďalších strategických cieľov nadradených dokumentov na národnej alebo nadnárodnej úrovni, ktoré sa týkajú udržateľnej mobility, bezpečnosti v doprave, alebo dopadu dopravných systémov na klimatické zmeny.

PUM bol vypracovávaný po etapách, kde po ukončení analytickej časti boli definované vízia a ciele Stratégie, vypracované modely fungovania dopravy v krajskom meste a následne prijaté návrhy na optimálny dopravný systém. Projekty a iné opatrenia navrhnuté v celom spektre dopravy sú rozsiahle a jedná sa o stovky aktivít, ktoré by sa mali postupne implementovať do územia. Práce na vytvorení optimálneho dopravného systému v Trenčíne majú v posledných rokoch gradujúcu tendenciu a je evidentný silný záujem miestnych autorít doriešiť túto problematiku čo najskôr a čo najefektívnejšie.

Už v prvom výstupe – Analýza (CDV, marec 2020), sa spracovatelia PUM zaoberali základnými scenármi budúcich trendov vývoja dopravy – scenárom BAU-A a BAU-B (Business as usual). Scenár BAU-B zahrňoval opatrenia a návrhy uvádzané v ÚPN mesta a jeho Zmenách a doplnkoch. Scenár BAU-A slúžil ako referenčný scenár bez realizácie plánovaných opatrení.

Scenáre PUM boli vyhodnocované k rokom 2030, 2040 a 2050. Súčasťou roku 2030 boli aj opatrenia pre roky 2020 – 2025, ktoré sa neskôr stali súčasťou návrhu samostatného Akčného plánu.

Základným stavebným kameňom PUM sa stal dopravný model vypracovaný v rámci etapy 4 – Dopravný model: návrh dopravného systému (CDV, december 2020). Dopravný model vychádzal z opatrení navrhnutých s cieľom naplnenia stanovených indikátorov pre špecifické a strategické ciele PUM.

V rámci modelovania scenárov do-all boli modelované najmä infraštruktúrne a organizačné opatrenia, ktoré preukázateľným a posúditelným spôsobom ovplyvňujú parametre siete a voľby dopravného prostriedku. Pozitívne dopady návrhových scenárov po zahrnutí nemodelovateľných (najmä mäkkých) opatrení budú teda pravdepodobne ešte výraznejšie.

Návrhový scenár 2030

- Návrhový scenár 2030 (ďalej NAVRH 2030) nadväzuje na scenár BAU-B 2030, ktorý bol riešený v analytickej časti PUM. Počíta s naplnením územného plánu do roku 2030 a rozvojom demografie podľa demografickej prognózy.
- Scenár BAU-B 2030 zahŕňa prestavbu centra mesta Trenčína a prepojenie ulice Gen. M. R. Štefánika novou komunikáciou popri železničnej trati a tiež výstavbu mosta cez ostrov na Orechové. Z infraštruktúrnych zmien návrhový scenár 2030 obmedzuje vjazd pre osobné vozidlá do centra mesta Trenčína. Ulica Legionárska, resp. Jozefa Braneckého je úsekovo zjednosmernená s vytvorením vyhradeného pruhu pre autobusy MHD a je tam zakázaný prejazd vozidiel. Scenár NAVRH 2030 tiež počíta so zmenou tried komunikácií. Ulica Bratislavská je v scenári modelovaná ako zberná komunikácia, ulica Električná ako cesta I. triedy.
- Do návrhového scenára bolo započítané zvýšenie parkovného pre nerezidentov a zriadenie štyroch nových parkovísk P&R. Dochádza k upokojeniu obytných štvrtí, je počítané so znížením rýchlosti na 30 km/h na väčšine mestských obslužných komunikácií podľa kategórie komunikácie a prevažujúcej funkcie územia.
- Zmena vo verejnej doprave počíta s výstavbou nového terminálu pre MHD (TIOP). Bol navrhnutý nový systém liniek MHD, ktoré optimalizujú obsluhu novozastavaného územia.
- Návrhový scenár rozvíja cyklistickú a pešiu infraštruktúru: posudzuje nový cyklistický most (lávku), niekoľko peších a cyklopodjazdov, zlepšujúcich priepustnosť územia, nové cyklotrasy a cyklopruhy.

Návrhový scenár 2040

- Návrhový scenár 2040 (ďalej NAVRH 2040) nadväzuje na scenár BAU-B 2040, ktorý bol riešený v analytickej časti PUM a zahŕňa všetky návrhové opatrenia zo scenára NAVRH 2030.
- Navyše je započítané zriadenie novej vlakovej linky na trati 143. V rámci linky je modelované zriadenie štyroch nových vlakových zastávok (centrum mesta, Pri nemocnici, Biskupice, OC Laugaricio). Je tiež započítané výrazné navýšenie počtu spojov.

Návrhový scenár 2050

- Návrhový scenár 2050 (ďalej NAVRH 2050) nadväzuje na scenár BAU-B 2050, ktorý bol riešený v analytickej časti PUM a zahŕňa všetky návrhové opatrenia zo scenára NAVRH 2030 a NAVRH 2040.

Nemodelované opatrenia

Scenár do-all obsahuje ďalšie opatrenia, ktorých dopady nie sú modelovateľné, avšak majú potenciál podporiť rozvoj udržateľnej dopravy a podporiť pozitívne dopady modelovaných opatrení, v týchto oblastiach:

- Rozvoj kvality verejných priestranstiev, mobiliáru a bezbariérovosti peších trás;
- Integrácia verejnej dopravy, revitalizácia zastávok, prístupnosti a vybavenia vozidiel a zastávok pre multimodalitu;
- Podpora zdieľaných módov dopravy;
- Podpora bezemisnej a udržateľnej mestskej logistiky;
- Kampane a schémy pre podporu udržateľnej mobility, primárne pri cestách do práce a do školy;
- Integrovaný rozvoj územia a mobility – rozvoj územia so zohľadnením vzťahu medzi dostupnosťou, vybavením územia a preferovanými spôsobmi dopravy;
- Výraznejšie upokojenie obytných štvrtí na základe participácie občanov (ekvivalent britských LTN – Low Traffic Neighbourhoods) so zahrnutím výraznejšieho zníženia aktívnej rýchlosti vozidiel, preferencie aktívnych módov dopravy, zníženia dopravnej funkcie uličného profilu a modálnej filtrácie (selektívneho zaslepenia alebo zjednosmernenia výjazdov zo zóny).

V rámci PUM je vypracovaný návrh zásad riešenia jednotlivých dopravných subsystémov v súlade s celkovou víziou mobility a

- závermi analytickej časti súčasného stavu a prijatými návrhmi variantov rozvoja Mesta Trenčín a aglomerácie,
- sociálno-ekonomickým a demografickým vývojom a územným rozvojom mesta na základe územného plánu mesta,
- rozvojom dopravnej sústavy mesta pre návrhové časové horizonty +5, 10, 20 a 30 rokov,
- rozvojom jednotlivých druhov a subsystémov dopravného procesu a
- určením miery zaostávania stavu dopravnej infraštruktúry za reálnymi potrebami.

Návrhy sú rozdelené do troch kategórií, odzrkadľujúcich ich charakter, finančnú náročnosť, požiadavky a charakter dopadov na:

- infraštruktúrne opatrenia;
- organizačné a prevádzkové opatrenia;
- mäkké opatrenia.

Opatrenia sú navrhnuté na základe

- opatrení, definovaných v nadradených dokumentoch: ÚP, PUM TSK a ďalších plánovaných stavieb na krajskej a národnej úrovni;

- naplnenia stanovených cieľov Vízie PUM: menej áut, viac priestoru pre život a vyradenia opatrení, nenapĺňajúcich tieto ciele alebo neprispievajúcich ku nim;
- posúdenia časovej, technickej, legislatívnej a ekonomickej realizovateľnosti;
- analýzy vzájomných synergií a väzieb opatrení;
- analýzy prínosov a nákladov opatrení.

Opatrenia (Zásobník opatrení) sú bližšie definované na základe zodpovedných nositeľov opatrenia, rozpočtu a ďalších podmienok v rámci Plánu implementácie a monitoringu PUM (PIM).

5. Vzťah k iným strategickým dokumentom

Plán udržateľnej mobility má vzájomné prepojenie s množstvom dokumentov nie len na národnej, ale aj na európskej úrovni, ktoré majú vplyv najmä na dopravný sektor a koncepciu rozvoja dopravnej infraštruktúry.

Plán udržateľnej mobility je v súlade s ÚP mesta Trenčín a dotknutých obcí a je v súlade s platnými územnoplánovacími dokumentmi na národnej a regionálnej úrovni.

PUM mesta Trenčín svojim obsahom nadväzuje, okrem národných a regionálnych strategických dokumentov, aj na súvisiace európske strategické dokumenty a smernice.

III. Opis priebehu prípravy a posudzovania

1. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania

Posudzovanie vplyvov na životné prostredie bolo vykonané podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o posudzovaní vplyvov“) v nasledovných etapách:

- vypracovanie oznámenia o strategickom dokumente: 11/2020
- doručenie oznámenia o strategickom dokumente na Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie (ďalej len „príslušný orgán“): 07. 12. 2020
- zverejnenie oznámenia podľa zákona o posudzovaní vplyvov: 09. 12. 2020
- doručenie oznámenia všetkým dotknutým subjektom: 10. 12. 2020
- určenie rozsahu hodnotenia a zverejnenie: 09. 02. 2021
- vypracovanie správy o hodnotení: 04/2021
- doručenie správy o hodnotení na príslušný orgán: 16. 04. 2021
- zverejnenie správy o hodnotení podľa zákona o posudzovaní vplyvov: 19. 04. 2021
- verejné prerokovanie správy o hodnotení: 13. 05. 2021
- vypracovanie odborného posudku: 06/2021
- doručenie odborného posudku: 07/2021
- vydanie záverečného stanoviska príslušným orgánom: 07/2021

2. Orgán kompetentný na jeho prijatie

Mesto Trenčín, mestské zastupiteľstvo

3. Druh prijatia, rozhodnutia

Uznesenie mestského zastupiteľstva Trenčín

4. Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu

Správu o hodnotení spolu s návrhom strategického dokumentu predložil obstarávateľ, mesto Trenčín, podľa § 9 ods. 5 zákona o posudzovaní vplyvov na príslušný orgán dňa 16. 04. 2021.

Správa o hodnotení strategického dokumentu (ďalej len „SoH“) „Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín“ (ďalej len „PUM“) bola vypracovaná

podľa prílohy č. 4 k zákonu o posudzovaní vplyvov. SoH vypracovali spoločnosti Výskumný ústav dopravný, a.s., Veľký Diel 3323, 010 08 Žilina (ďalej len „VÚD“), Centrum dopravného výzkumu, v.v.i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno (ďalej len „CDV“) a ENVICONSULT spol. s r.o., Obežná 7, 010 08 Žilina (ďalej len „Enviconsult“) v 04/2021.

Príslušný orgán po doručení správy a návrhu strategického dokumentu PUM oznámil listom č. OU-TN-OSZP3-2021/005709-033 zo dňa 19. 04. 2021 podľa § 10 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov obstarávateľovi adresu, na ktorú mohla verejnosť predkladať stanoviská, vyzval ho na zverejnenie informácie spôsobom v mieste obvyklým a zároveň upozornil na povinnosť oznámiť a zverejniť termín a miesto verejného prerokovania. Správu a návrh zverejnil príslušný orgán podľa § 10 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov na webovom sídle MŽP SR na adrese: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/plan-udrzatelnej-mobility-funkcneho-uzemia-krajskeho-mesta-trencin> a doručil listami č. OU-TN-OSZP3-2021/005709-034 a 035 zo dňa 19. 04. 2021 podľa § 10 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov na zaujatie stanoviska k uvedeným dokumentom dotknutým orgánom a dotknutým obciam.

5. Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu

V súlade s § 13 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov určil príslušný orgán listom OU-TN-OSZP3-2021/005709-053 zo dňa 24. 05. 2021 za spracovateľa odborného posudku RNDr. Ivana Jakubisa, zapísaného v zozname odborne spôsobilých fyzických osôb na posudzovanie vplyvov činnosti na životné prostredie pod č. 203/97-OPV.

Odborný posudok bol vypracovaný podľa § 13 ods. 8 zákona o posudzovaní vplyvov. Súčasťou odborného posudku bol podľa § 13 ods. 9 zákona o posudzovaní vplyvov aj návrh záverečného stanoviska. Odborný posudok spolu s návrhom záverečného stanoviska doručil obstarávateľ na príslušný orgán dňa 02. 07. 2021.

V odbornom posudku bola vyhodnotená úplnosť správy o hodnotení strategického dokumentu, stanoviská podľa § 12 zákona o posudzovaní vplyvov, úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie vrátane ich vzájomného pôsobenia, použité metódy hodnotenia, úplnosť vstupných informácií, varianty riešenia strategického dokumentu a návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie.

Spracovateľ odborného posudku v časti 3. Vstupné podklady uviedol, že pre účely spracovania odborného posudku boli poskytnuté nasledovné podklady:

1. Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín, časť „Návrh dopravného systému“ a časť „Plán implementácie a monitoringu, CVD, 11-12/2020.
2. Správa o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín“, VÚD, CDV a Enviconsult, 04/2021.
3. Rozsah hodnotenia „Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín“ vydaný OÚ OSZP Trenčín zo dňa 9.2.2021 pod č. j. OU-TN-OSZP3-2021/005709 - 026.
4. Zápis z verejného prerokovania SOH a strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín“ konaného dňa 13.5.2021 na MsÚ v Trenčíne.
5. Doručené stanoviská k SOH a k strategickému dokumentu „Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín“.
6. Vyjadrenie spracovateľa strategického dokumentu PUM a SoH k doručeným stanoviskám.

Odborný posudok obsahoval aj návrh záverečného stanoviska podľa § 13 ods. 9 zákona o posudzovaní vplyvov.

Spracovateľ odborného posudku v záveroch konštatoval nasledovné:
Posudzovaná SoH je vypracovaná podľa obsahovej štruktúry uvedenej v prílohe č. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a v zmysle požiadaviek stanovených v rozsahu

hodnotenia, ktoré vydal OÚ Trenčín, OSZP dňa 9.2.2021 pod číslom OU-TN-OSZP3-2021/005709 – 026.

Navrhované riešenie a podrobnosti spracovania sú danému stupňu strategickkej dokumentácie primerané, po obsahovej stránke možno materiál hodnotiť pozitívne. Strategický dokument predstavuje vhodný, optimálny rozvojový dokument pre funkčné územie krajského mesta Trenčín.

Pri odporúčaní schválenia strategického dokumentu sa brali do úvahy relevantné environmentálne vplyvy identifikované v SoH.

Predložená SoH je akceptovateľná, výsledky strategického posudzovania je potrebné zobrať do úvahy ako odporúčanie pre dopracovanie strategického dokumentu a to jednak v návrhovej časti ako aj v implementačnej časti PUM a jeho následné schválenie uznesením mestského zastupiteľstva krajského mesta Trenčín.

V ďalšej etape dopracovania strategického dokumentu je možné navrhovaný variant riešenia PUM považovať za environmentálne prijateľný za predpokladu úpravy strategického dokumentu v zmysle kapitoly 7. „Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov strategického dokumentu“ uvedenej v odbornom posudku.

Záverom možno konštatovať, že SoH možno prijať s tým, že na úrovni EIA budú podrobne posúdené a zhodnotené všetky pozitívne aj negatívne vplyvy a optimalizované technické riešenie jednotlivých konkrétnych projektov s vylúčením, resp. minimalizáciou negatívnych dopadov na životné prostredie.

Spracovateľ odborného posudku odporúča vydať kladné stanovisko so stanovením podmienok a opatrení na vylúčenie, resp. minimalizáciu negatívnych dopadov na životné prostredie v procese schvaľovania a implementácie strategického dokumentu.

6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie

Podľa § 12 ods. 1 a 2 zákona o posudzovaní vplyvov boli doručené príslušnému orgánu k správe o hodnotení nasledovné stanoviská (stanoviská sú uvedené v skrátenom znení), pričom v závere každého z nich je vyjadrenie spracovateľa PUM a SoH k pripomienkam uvedeným v príslušnom stanovisku. **Spracovateľ odborného posudku v odbornom posudku uviedol, že sa stotožňuje s vyjadrením spracovateľa strategického dokumentu a SoH k doručeným písomným stanoviskám, ktoré sú uvedené na konci každého uvedeného stanoviska.**

Ministerstvo dopravy a výstavby SR, stanovisko č.j. 22581/2021/OSD/54713 zo dňa 5.5.2021

MDV SR má k predmetnej správe a samotnému plánu nasledovné pripomienky a požiadavky:

Pripomienky k správe:

1. v časti 1.2 Vplyvy na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy sa uvádza, že pri strategickom environmentálnom posudzovaní je kľúčovou otázkou, akým spôsobom strategický dokument podporuje rozvoj environmentálne prijateľnejších druhov dopravy, akými sú železničná, vodná a verejná osobná doprava. Vyhodnotenie tohto cieľa sa nachádza v rámci posudzovania rozvoja jednotlivých módov dopravy v kapitole IV.2. Avšak kapitola IV.2. a ani iné časti dokumentu správy o hodnotení nie sú zamerané na vodnú dopravu. V správe o hodnotení je taktiež uvedené, že strategický dokument je vypracovaný podľa jednotlivých sektorov mobility, tak ako sú uvedené v Súpise opatrení, ktorý je súčasťou PUM Trenčín, tzn.: cestná sieť, statická doprava, pešia doprava, cyklistická doprava, železničná doprava, sieť verejnej osobnej dopravy, integrovaná verejná doprava, integrované dopravné systémy. Vodná doprava sa nenachádza ani v spomínanom súpise.
2. navrhujeme do správy o hodnotení doplniť informácie ohľadom plánovaného zámeru Vážskej vodnej cesty a rekreačnej plavby na rieke Váh, ktoré sú uvedené aj v analytickej časti Plánu udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín v kapitole A. 7. Vodná a letecká doprava.

Pripomienky k stratégii:

3. V rámci časti „Zásobník opatrení: Infraštruktúrne opatrenia PUM Trenčín 2020-2050" požadujeme vypustiť, resp. zmeniť investora a nositeľa nasledovných projektov:
 - 3.1 „C 1.2 Realizácia podchodu na križovatke ul. Legionárska a Električná" — nie je v kompetencii Slovenskej správy ciest budovať podchody, nakoľko podľa vyhlášky č. 35/1984, ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon) nie sú podchody súčasťou ciest, ale miestnych komunikácií. Výstavba podchodu je, vzhľadom na uvedené, v kompetencii mesta Trenčín.
 - 3.2 „A 5.3 DI - Napojenie I/61B na ul. Gen. L. Svobodu" - Slovenská správa ciest nepripravuje žiadnu investičnú akciu, ktorá by riešila prepojenie cesty I/61B na miestnu komunikáciu ul. Gen. L. Svobodu, nakoľko cesta I. triedy v zmysle platných Technických podmienok TP 078 Usporadúvanie cestnej siete nesmie končiť, resp. začínať v miestnej komunikácii ani na ceste III. triedy. Uvedené prepojenie taktiež koncepčne nesúvisí s cestou I. triedy. Stavbu odporúčame zaradiť medzi projekty výstavby miestnych komunikácií.
4. V rámci projektu „A 5.1 A - Prepojenie Električnej ul. s ul. Gen. M. R. Štefánika novou komunikáciou pri železničnej trati (Preložka cesty I/61) " žiadame uviesť, že jeho realizácia je podmienená spracovaním štúdie realizovateľnosti v gescii rezortu dopravy, pričom ďalšia príprava musí byť realizovaná v súlade so zákonom č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov a metodikou Útvary hodnoty za peniaze Ministerstva financií SR;
5. požadujeme vypustiť nepravdivý údaj v analytickej časti na str. 49 „Dočasne sa tiež bezplatne prepravujú cestujúci v úseku Púchov, Matador - Púchov, železničná stanica, pokiaľ prestupujú na ďalšie spoje (6)";
6. na str. 145 návrhovej časti - D.3.3 Podpora mestskej a prímestskej železničnej dopravy na trati č. 143 - modernizácia tohto úseku i celej trate z pohľadu základnej analýzy vykazuje nedostatočnú mieru návratnosti, to znamená nemožnosť financovania z verejných zdrojov. Uvedený zámer musí byť potvrdený štúdiou uskutočniteľnosti preto odporúčame preformulovať zámer na: Vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti na komplexnú podporu... Všeobecne ide o problematiku, ktorá finančne nespadá pod mesto. Otázkou je preto spoluúčasť mesta na projektoch presunu železničných zastávok.

Vyjadrenie spracovateľa PUM a SoH k uvedeným pripomienkam:

K bodom 1 a 2 – berie sa na vedomie.

K bodu 3.1 – akceptuje sa.

K bodu 3.2 – akceptuje sa, pričom navrhované napojenie cesty I/61B na ul. Gen. L. Svobodu bude presunuté k projektom realizácie miestnych komunikácií v rámci rozvoja štvrtí (A4), alternatívne ostane v projektoch na realizáciu nových ciest na území mesta (A5) ako prepojenie cesty II/507 s cestou č. 1880. Po výstavbe JVO sa cesta prekategORIZUJE na I/61B, čím budú splnené podmienky TP.

K bodom 4, 5 a 6 – akceptuje sa.

Dopravný úrad, Bratislava, stanovisko č.j. 9042/2021/ROP-003-P/11627a12375 zo dňa 10.5.2021

Dopravný úrad, ako dotknutý orgán štátnej správy na úseku civilného letectva v zmysle ustanovenia § 28 ods. 3 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vzniesol k Vami zaslanému oznámeniu o vypracovaní strategického dokumentu, listom č. 23455/2020/ROP-002/57368 zo dňa 15.12.2020, požiadavku, aby v návrhu strategického dokumentu boli pri realizácii cieľov na zlepšenie mobility na území mesta Trenčín zohľadnené a v plnom rozsahu rešpektované ochranné pásma letiska, heliportu a leteckého pozemného zariadenia, ktoré sa

nachádzajú na území mesta Trenčín a taktiež aj ochranné pásma Letiska Dubnica, ktorého ochranné pásma zasahujú aj na územie mesta Trenčín.

V správe o hodnotení strategického dokumentu nie je požiadavka rešpektovania ochranných pásiem letísk, heliportov a leteckých pozemných zariadení uvedená ani v textovej, ani výkresovej časti (uvedené je len akceptovanie tejto požiadavky s vyhodnotením, že PUM rešpektuje ochranné pásma vo všetkých svojich návrhoch, a to v časti Vyhodnotenie plnenia špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia a požiadaviek vyplývajúcich zo stanovísk doručených k oznámeniu o strategickom dokumente a k rozsahu hodnotenia).

Upozorňujeme, že toto stanovisko je vydané len z hľadiska záujmov civilného letectva (nie z hľadiska záujmov dopravy na dráhach a vnútrozemskej plavby).

Vyjadrenie spracovateľa PUM a SoH k uvedenému stanovisku:

Pripomienka rešpektovania ochranných pásiem letísk, heliportov a leteckých pozemných zariadení sa berie na vedomie.

Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, štátna správa ochrany prírody a krajiny, stanovisko č.j. OU-TN-OSZP1-2021/015134-002 zo dňa 13.5.2021

PUM Trenčín je strategickým dokumentom, ktorý zahŕňa katastrálne územia Trenčín, Trenčianska Turná, Veľké Bierovce, Kostolná-Záriečie, Zamarovce, Skalka nad Váhom, Trenčianska Teplá a Soblahov. Vychádza zo širších stratégií podpory udržateľnej mobility pre napĺňanie regionálnych operačných programov a i. Cieľom je aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb mesta Trenčín s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia so zameraním na verejnú osobnú a nemotorovú dopravu a na účinné využitie nových technológií.

V riešenom území sa nachádzajú chránené územia CHKO Biele Karpaty (2. stupeň ochrany), prírodná pamiatka Opatovská jaskyňa (§ 24 zákona), prírodná rezervácia Trubárka, prírodná rezervácia Zamarovské jamy, prírodná rezervácia Bindárka, prírodná rezervácia Ostrý vrch, prírodná pamiatka Súčanka a prírodná rezervácia Prepadlisko (4. stupeň ochrany). Územie sústavy NÁTURA 2000 je zastúpené územiaми európskeho významu SKUEV0397 Váh pri Zamarovciach a SKUEV0575 Prepadlisko (4. stupeň ochrany). Prvky ÚSES boli identifikované na základe dokumentácie UPN VUC Trenčianskeho kraja (AŽ projekt Bratislava, 11/2018), RÚSES okresu Trenčín (SAŽP Banská Bystrica, 2013) a Územný plán mesta Trenčín v znení zmien a doplnkov č. 1 - 3 (AUREX Bratislava, 10/2018).

Obstarávateľ nepredpokladá žiadne priame ani nepriame vplyvy na územia národnej sústavy. V prípade navrhovaných stavieb A5.2 B-most ostrov-Orechové a A5.9 K Preložka II/507 - Zamarovce je uvedená blízka proximita k SKUEV0397 Váh pri Zamarovciach. Pretože obstarávateľ neuvádza žiadne konkrétne informácie, primerané hodnotenie projektov prebehne až budú k dispozícii, podľa aktuálneho stavu územnej ochrany a s ohľadom na aktuálne prvky USES. V prípade, ak bude navrhovaná činnosť zahrnutá v prílohe č. 8 zákona EIA, bude primerané hodnotenie vykonané ako súčasť procesu EIA. V opačnom prípade bude postupované podľa § 28 ods. 5-16 zákona.

V prípade, ak realizáciou projektov dôjde k zmene stavu mokrade, jej úprave, zasypávaniu alebo odvodňovaniu, je obstarávateľ povinný žiadať o súhlas podľa § 6 ods. 5 zákona okresný úrad v sídle kraja.

Toto stanovisko nenahrádza súhlasy vydávané podľa osobitných predpisov. Vydaním tohto stanoviska zostávajú nedotknuté ostatné ustanovenia zákona.

Vyjadrenie spracovateľa PUM a SoH k uvedenému stanovisku:

Stanovisko sa berie na vedomie.

Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, štátna správa odpadového hospodárstva, stanovisko č.j. OU-TN-OSZP3-2021/015650-002 zo dňa 12.5.2021

Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (ďalej len „OU Trenčín“), z hľadiska odpadového hospodárstva nemá k predloženému materiálu pripomienky. Z hľadiska odpadového hospodárstva požadujeme dodržiavať platnú legislatívu v odpadovom hospodárstve pri nakladaní s odpadmi.

Cieľom strategického plánu udržateľnej mobility (ďalej len „PUM“) územia Trenčín je naplniť potreby mobility ľudí v meste Trenčín a jeho najbližšom okolí, v horizonte rokov 2030, 2040 a 2050. Súčasťou dokumentu je aj analýza súčasného stavu životného prostredia v riešenom území, trendy ich vývoja a pravdepodobný vývoj. Popis súčasného stavu životného prostredia sa zameriava na tie charakteristiky, ktoré by mohli byť priamo alebo nepriamo ovplyvnené realizáciou stratégie. V dokumente sa uvádza, že celkové trendy odpadového hospodárstva a nakladania s materiálmi, realizácia stratégie môže ovplyvniť len okrajovo. Jedným zo strategických cieľov trvalo udržateľného rozvoja je zníženie environmentálneho zaťaženia prostredia a zlepšenie kvality životného prostredia (ďalej len „ŽP“) v regiónoch. Akčný plán NEHAP V uvádza predchádzanie a odstraňovanie nepriaznivých vplyvov na ŽP, nákladov a nerovností súvisiacich s odpadovým hospodárstvom a kontaminovanými lokalitami smerom k odstráneniu nelegálneho zneškodňovania a obchodovania s odpadmi a riadneho nakladania s odpadmi v kontexte prechodu na obehové hospodárstvo. Dôležité je pri výstavbe maximálne využitie získaných materiálov, čím sa zníži dopad na ŽP. Pri ťažbe surovín sa odporúča v čo najväčšej miere využívať existujúce ložiská a nové len v prípade nutnosti. Dôležité je minimalizácia využívania neobnoviteľných zdrojov a prednostné využívanie obnoviteľných zdrojov.

Na základe analýzy súčasných environmentálnych problémov a významných vplyvov súvisiacich s dopravou, vzťahujúce sa na jednotlivé zložky životného prostredia, boli sformulované environmentálne ciele pre PUM Trenčín. Cieľom z hľadiska odpadového hospodárstva je uvedené racionálne využívať prírodné zdroje, predchádzať vzniku odpadov.

Vyjadrenie spracovateľa PUM a SoH k uvedenému stanovisku:

Stanovisko sa berie na vedomie.

Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, štátna správa ochrany ovzdušia, stanovisko č.j. OU-TN-OSZP3-2021/014746-002 zo dňa 11.5.2021

Cieľom predložených dokumentov je definovanie zásadných koncepčných smerov udržateľného a vyváženého rozvoja komplexnej dopravnej sústavy a všetkých jej dopravných systémov s ich priemetom do územia a minimalizáciou dopadov na životné prostredie. Súčasťou stratégie je návrh prevádzkovo racionálnej, funkcie schopnej, ekologicky únosnej a ekonomicky akceptovateľnej siete všetkých relevantných druhov dopravy, dopravnej infraštruktúry a vybavenosti. Jej súčasťou je aj definovanie vízie a cieľov v oblasti dopravy na úrovni krajského mesta. Cieľom spracovania stratégie je vytvorenie návrhu multimodálneho dopravného riešenia, ktoré rešpektuje výsledky situačnej analýzy, rešpektuje špecifiká dotknutého územia a zohľadňuje potreby budúceho vývoja s dôrazom na trvalo udržateľný rozvoj. Návrh dopravného riešenia zahŕňa súbor opatrení dopravnej politiky na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni. Súčasťou sú všetky typy dopravy s dôrazom na ich udržateľnosť a tiež tzv. mäkké opatrenia v doprave (napr. marketing, zmena dopravného značenia, zlepšenie kontroly dopravcov a pod.).

Ako jedna z častí plánu „Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín" bola spracovaná štúdia emisnej produkcie a spotreby energie z dopravy. Cieľom tejto štúdie bolo vyhodnotenie emisnej produkcie a spotreby energie pre celé správne územie mesta Trenčín (Skalka nad Váhom, Trenčianska Teplá, Zamarovce, Kostolná-Záriečie, Soblahov, Veľké Bierovce, Trenčianska Turná) z cestnej a železničnej dopravy pre NÁVRH 2030. Modelované boli znečisťujúce látky NO_x, CO, SO₂, uhl'ovodíky a CO₂. Hodnoty emisií z cestnej dopravy niekoľkonásobne prevyšujú hodnoty z dopravy železničnej. Najvyšší podiel na celkovej produkcii emisií má skleníkový plyn CO₂, potom CO a NO_x.

V časti „Plán udržateľnej mobility Trenčín", časť druhá Návrh dopravného systému, E.1 Dopady na životné prostredie a zdravie, E.1.3.1.2 Navrhované prioritné opatrenia pre zníženie dopadov dopravy dávame do pozornosti rozšíriť uvedené prioritné opatrenia v záujme dosiahnutia dobrej kvality ovzdušia o možnosť vydať všeobecne záväzné nariadenie na svojom území alebo vymedzenej časti územia, v ktorom bude regulovaná prevádzka cestných motorových vozidiel počas smogovej situácie a zriadenie a vymedzenie nízkoemisných zón.

Vyjadrenie spracovateľa PUM a SoH k uvedenému stanovisku:

Stanovisko sa berie na vedomie.

Okresný úrad Trenčín, Odbor krízového riadenia, stanovisko č.j. OU-TN-OKR1-2021/005557-007 zo dňa 3.5.2021

Po posúdení a preštudovaní dokumentov zasiela podľa § 12 ods. 1 zákona stanovisko s konštatovaním, že k správe o hodnotení strategického dokumentu a k návrhu strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín" nemá žiadne pripomienky.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Trenčín, stanovisko č.j. RÚVZ/2020/02040-003 zo dňa 4.5.2021

V predmetnej veci oznamuje nasledovné:

RÚVZ Trenčín akceptuje predmetnú správu o hodnotení a návrh strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín" a zároveň obstarávateľovi pripomína:

- pri nových zmenách a doplnkoch UPN mesta Trenčín zohľadniť závery získané zo spracovaného dokumentu Hluková záťaž mesta Trenčín pri navrhovaní nových lokalít a stavieb určených na bývanie.

Vyjadrenie spracovateľa PUM a SoH k uvedenému stanovisku:

Stanovisko sa berie na vedomie.

Obec Veľké Bierovce, stanovisko č.j. OCU VB S2021/025-005 zo dňa 10.5.2021

Obec Veľké Bierovce ako dotknutá obec nemá výhrady k „Plánu udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín".

Obec zverejnila informáciu o doručení SoH a PUM od 22.04. 2021 do 13.05.2021.

Obec Trenčianska Turná, stanovisko č.j. OcÚTTu/962/2020-002 zo dňa 28.4.2021

Obec Trenčianska Turná nemá pripomienky k „Plánu udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín".

Zároveň oznamuje, že informácia je zverejnená na úradnej tabuli obce a na internetovej stránke www.trencianskaturna.sk od 20.04.2021.

Mesto Trenčín, stanovisko č.j. MSÚTN-KPrim-UUp/2021/1665/25521 zo dňa 18.05.2021

Mesto Trenčín ako dotknutá obec so SoH súhlasí, s ďalším postupom v zmysle zákona o posudzovaní vplyv. Zároveň zasiela oznam pre verejnosť s vyznačením zverejnenia, vyvesené: 22.04.2021, zvesené 17.05.2021.

Obec Soblahov, stanovisko č.j. 34/2021/OcÚSo zo dňa 28.5.2021

Obec Soblahov uvádza nasledovné pripomienky k zverejnenému strategickému dokumentu:

1. žiadame doplnenie prepojenia komunikácie A.5.6 k záhradkárskej osade Chrásť,
2. k zámeru prepojenia Kubrica - Soblahov A 5.7 výhľadovo Obec Soblahov má námietky,
3. B 4.5 - v mape nie je aktualizovaný posledný odsúhlasený riešený návrh prepojenia obcí cyklotrasami (za česačky a za Leoni).

Vyjadrenie spracovateľa PUM a SoH k uvedeným pripomienkam:

K bodom 1 a 3 – akceptujú sa.

K bodu 2 – akceptované, prepojenie Kubrica – Soblahov (A 5.7) bude v návrhu PUM presunuté medzi zamietnuté opatrenia z dôvodu nesúhlasu obce a nebude zahrnuté do plánu implementácie. V prípade alternatívneho riešenia a to návrh vybudovať komunikáciu mimo zastavanej časti obce, obec Soblahov sa bude s takýmto riešením zaoberať.

Obec Trenčianska Teplá, stanovisko č.j. PM-7846/650/2021 zo dňa 20.5.2021

Na dosiahnutie cieľov PUM sú v dokumente navrhnuté tieto opatrenia/ projekty, ktorých miestom realizácie je územie obce Trenčianska Teplá:

- „A1 Záchytné parkoviská P+R - A1.3 Trenčianska Teplá“
- „A5 Realizácia nových ciest na území mesta - A5.20 C Diaľničný privádzač - alt. pri Opatovej“
- „B4 Rekreačné cyklocesty a regionálne dopravné cyklocesty - B4.7 Napojenie obcí Dobrá, Trenčianska Teplá, Nová Dubnica a Dubnica nad Váhom na VCM“

S navrhovanými opatreniami súhlasíme, je však nevyhnutné zabezpečiť tiež zvýšenie plynulosti dopravy na križovatke ciest I/61, II/516 a miestnych komunikácií Ulica Mayerova a Ulica M. R. Štefánika v Trenčianskej Teplej. Ďalej je nevyhnutné zabezpečiť plynulé napojenie Ulice Š. Straku na cestu I/61.

Realizácia opatrení navrhovaných opatrení v PUM bude mať pozitívny vplyv na udržateľnú mobilitu funkčného územia krajského mesta, môže mať však čiastkový negatívny dopad na územie obce Trenčianska Teplá. Konkrétne je v rozpore so strategickým cieľom 5 - Rýchla integrovaná a univerzálna verejná doprava.

Cestovanie verejnou dopravou - autobusmi prímestskej dopravy je pre cestujúcu verejnosť v Trenčianskej Teplej nekomfortné, predovšetkým prestupovanie je značne komplikované. Z tohto dôvodu bolo v obci vybudované centrálné autobusové nástupište, ktoré je v súčasnosti využívané len pre zastavovanie autobusov zmluvných prepravcov zamestnávateľov v regióne a personálnych agentúr. SAD Trenčín, a. s. podmieňuje zachádzanie autobusov prímestskej autobusovej dopravy na nástupište zabezpečením plynulého výjazdu na cestu I/61.

Realizácia diaľničného privádzača pri Opatovej, ktorý bude plniť zároveň funkciu obchvatu našej obce, je navrhnutá v časovom horizonte rok 2050, nie je teda riešením už v súčasnosti kritickej situácie v plynulosti cestnej premávky na území obce Trenčianska Teplá.

Zároveň oznamuje, že dokumentácia bola zverejnená na úradnej tabuli obce a na webovom sídle obce, vyvesená 27.04.2021, zvesená 18.05.2021..

Vyjadrenie spracovateľa PUM a SoH k uvedenému stanovisku:

Stanovisko sa berie na vedomie, spracovateľ PUM sa bude uvedenými pripomienkami zaoberať pri aktualizácii PUM. Realizácia diaľničného privádzača pri Opatovej podľa stanoviska NDS, a.s. sa v súčasnosti investične nepripravuje, z uvedeného dôvodu je jeho návrh zaradený v časovom horizonte 2050.

Národná diaľničná spoločnosť, a.s., stanovisko č.j. 6972/30872/30102/2021 zo dňa 10.5.2021

Národná diaľničná spoločnosť, a. s. (ďalej „NDS“) po preštudovaní Správy o hodnotenia návrhu PUM mesta Trenčín konštatuje, že strategický dokument rešpektuje pripravovanú verejnoprospešnú stavbu „Rýchlostná cesta R2 Križovatka D1 - Trenčianska Turná“ a „Rýchlostná cesta R2 Trenčianska Turná - Mníchova Lehota“ v Návrhovej časti ako opatrenie A5.12 na str. 171. Nakoľko však by sa prioritne mala realizovať pripravovaná stavba SSC - oprava cesty I/9, požadujeme termín realizácie Rýchlostnej cesty R2 upraviť „po roku 2025“ - podľa aktuálneho harmonogramu a za predpokladu plynulej investičnej prípravy.

V opatrení A5.12 je však potrebné upraviť text, týkajúci sa vypracovania hydrogeologického posudku nasledovne:

Ochrana vôd - trasa R2 zasahuje do ochranného pásma II. stupňa vodárenského zdroja Veľké Bierovce. Vodárenský zdroj Veľké Bierovce tvorí vrtná studňa, pôvodne hydrogeologický vrt HŠB-1 s pôvodnou hĺbkou 8,70m, ktorý sa nachádza západne od zastavaného intravilánu obce Veľké Bierovce. V rámci spracovania DSP stavby „Rýchlostná cesta R2 Križovatka D1-Trenčianska Turná (2019, 2020)“ bola z dôvodu zväčšeného rozsahu záberu ochranného pásma vodného zdroja vypracovaná aktualizácia hydrogeologického posudku z r. 2010 na zmenu činnosti v ochrannom pásme vodného zdroja Veľké Bierovce, v ktorom sa konštatuje, že zásahom rýchlostnej cesty do ochranného pásma vodného zdroja Veľké Bierovce by nemalo dôjsť ku jeho kvalitatívnemu ovplyvneniu a ako preventívne opatrenia je odporúčané striktné dodržiavanie ochranných opatrení. Okresným úradom Trenčín, odborom starostlivosti o životné prostredie bolo dňa 4.8.2020 vydané Rozhodnutie povoľujúce zmenu režimu navrhovanej činnosti.

Ďalej je potrebné konštatovať, že NDS investične nepripravuje tzv. navrhované opatrenia č. D.4.1.3 Diaľničný privádzač-variant pri Opatovej (A5.21), ako aj D.9.5. Diaľničný privádzač-variant Zamarovce.

Vyjadrenie spracovateľa PUM a SoH k uvedenému stanovisku:

Stanovisko sa akceptuje.

Slovenská správa ciest, stanovisko č.j. SSC/8702/2021/2320/14359 zo dňa 11.5.2021

Na základe Vašej žiadosti a predloženej dokumentácie Plánu udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín (ďalej len PUM) Vám dávame z hľadiska koncepcie rozvoja cestnej siete v SR a majetkovej správy ciest I. triedy so zreteľom na platnú sústavu STN nasledovné stanovisko:

Cieľom predloženej dokumentácie PUM je nájsť riešenie plánovania a organizácie dopravy, ktoré vedie k dlhodobému zlepšovaniu (prinajhoršom nezhoršovaniu) negatívnych vplyvov na

znečistenie ovzdušia, hladiny hluku, fragmentácie a ohrozenia ekosystému, zároveň ku zvýšeniu bezpečnosti dopravy a k zaisteniu dostupnosti pre všetky skupiny obyvateľstva a súčasne by neobmedzovalo mobilitu a prístup ku príležitostiam.

Žiadame i naďalej rešpektovať v priebehu celej prípravy predmetného PUM požiadavky SSC stanovené v liste č. SSC/8702/2021/2320/6633 zo dňa 02.03.2021.

Slovenská správa ciest, stanovisko č.j. SSC/8702/2021/2320/6633 zo dňa 2.3.2021

Na základe Vašej žiadosti a predloženej dokumentácie Plánu udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín (ďalej len PUM) Vám dávame z hľadiska koncepcie rozvoja cestnej siete v SR a majetkovej správy ciest I. triedy so zreteľom na platnú sústavu STN nasledovné stanovisko:

K predloženej k predmetnej územnoplánovacej dokumentácii máme nasledovné pripomienky:

1. Žiadame rešpektovať nadradenú ÚPD Trenčianskeho kraja.
2. Žiadame rešpektovať schválený ÚPN mesta Trenčín, ako i následné Zmeny a doplnky ÚPN mesta Trenčín.
3. Žiadame zapracovať a rešpektovať všetky pripravované a plánované investície SSC uvedené nižšie, ako aj všetky plánované investície iných investorov.
4. Žiadame vychádzať z generelu dopravy, spracovať PUM v zmysle Zákona č. 135/1961 Zb. v znení neskorších predpisov v zmysle platných STN a TP.
5. Žiadame vyznačiť a rešpektovať hranice ochranného pásma ciest mimo sídelného útvaru obce označeného dopravnou značkou označujúcou začiatok a koniec obce v zmysle Zákona č. 135/1961 Zb. v znení jeho neskorších predpisov.
6. Mimo zastavaného územia žiadame rezervovať koridor pre výhľadové šírkové usporiadanie ciest I. triedy v kategórii C 11,5/80 v zmysle STN 73 6101, resp. v zmysle pripravovaných preložiek ciest.
7. V zastavanom území žiadame rezervovať koridor pre výhľadové šírkové usporiadanie ciest I. triedy vo funkčnej triede B1 v kategórii MZ 14/60, v zmysle STN 73 6110, resp. v zmysle pripravovaných preložiek.
8. Pre cesty II. a III. triedy mimo zastavaného územia zabezpečiť územnú rezervu pre výhľadové šírkové usporiadanie podľa STN 73 6101 v kategórii C 9,5/80-60 a C 7,5/70-50.
9. V zastavanom území žiadame rešpektovať štrkové usporiadanie ciest II. a III. triedy v príslušných kategóriách v zmysle STN 73 6110.
10. Dopravné napojenia žiadame riešiť systémom obslužných komunikácií a ich následným napojením na cesty a miestne komunikácie vyššieho dopravného významu, resp. napojením na existujúce miestne komunikácie, v súlade s platnými STN a TP.
11. Vo výkrese PUM sú zakreslené plánované dopravné stavby, medzi ktoré patria aj dve navrhované preložky c. I/61 (juho-východný obchvat mesta a preložka v centrálnej časti mesta). K predmetným preložkám prebehli viaceré rokovania na úrovni MDV, SSC a mesta Trenčín, ktoré súviseli s ich zapracovaním do ÚPN mesta Trenčín. MDV a SSC súhlasilo so zakreslením oboch preložiek do ÚPN mesta Trenčín - preložka v centrálnej časti mesta - zapracovanie do záväznej časti, juhovýchodný obchvat mesta - zapracovanie do smernej (výhľadovej) časti ÚPN. Tieto skutočnosti žiadame vziať na vedomie a akceptovať aj pri spracovaní plánu udržateľnej mobility.
12. Vhodnosť trasy preložky cesty I/61 buď centrálnou časťou mesta Trenčín alebo Juhovýchodným obchvatom bude potrebné preveriť porovnaním oboch variantov. Navrhované preložky bude potrebné posúdiť z hľadiska dopravného, technického, finančného a environmentálneho v samostatných štúdiách realizovateľnosti a taktiež preukázať pozitívne sociálno-ekonomické výsledky v ekonomických posúdeniach v rámci analýz CBA.
13. SSC v súčasnosti vzhľadom na množstvo pridelených finančných prostriedkov neuvažuje s prípravou a budovaním predmetných preložiek. V prípade, ak sa bude PUM zaoberať aj konkrétnym tvarom novonavrhovaných križovatiek na cesty I.

triedy, z našej strany budú akceptované len ako nezáväznú, orientačné riešenia, ktoré budú musieť byť v ďalších stupňoch PD preukázané na základe dopravnoinžinierskych podkladov, vhodnosti technického riešenia a celkových nákladov. Vzájomná vzdialenosť križovatiek musí byť dodržaná v súlade s STN.

14. Funkčná trieda prietahov ciest I. tried v zastavanom území je B1. So zmenou funkčných tried ciest I. tried, v súvislosti s navrhovanými preložkami nie je možné uvažovať, a to až do vybudovania preložiek a rozhodnutia o zmene usporiadania cestnej siete.

Vyjadrenie spracovateľa PUM a SoH k uvedeným pripomienkam:

K bodu 1 - Plán udržateľnej mobility Trenčín je spracovávaný v súlade s ÚPD Trenčianskeho kraja.

K bodu 2 - Plán udržateľnej mobility Trenčín je spracovávaný v súlade s ÚPN mesta Trenčín v znení ZaD č. 1-3.

K bodu 3 - Plánované investície boli zahrnuté v rámci BAU scenára PUM Trenčín.

K bodu 4 – Plán udržateľnej mobility je možné chápať ako aktualizáciu Generelu dopravy mesta Trenčín. PUM Trenčín je spracovávaný v súlade s platnými STN a TP a na ich základe.

K bodom 5 a 6 - Vyznačenie hraníc ochranných pásiem sa netýka PUM.

K bodom 7 a 8 - Netýka sa PUM Trenčín.

K bodu 9 - Návrh PUM Trenčín rešpektuje šírkové usporiadanie ciest II. a III. triedy v zmysle STN 73 6110.

K bodu 10 - Plán udržateľnej mobility Trenčín je z hľadiska návrhu systému obslužných komunikácií a ich napojenia na nadradený systém spracovávaný v súlade s platnými STN a TP.

K bodu 11 - V rámci Plánu udržateľnej mobility Trenčín boli zahrnuté a vyhodnocované obe plánované dopravné stavby ako súčasť samostatných scenárov.

K bodu 12 - Efektivita oboch variantov bola posúdená v rámci Analytickej časti PUM. Na základe posúdenia PUM bol zvolený variant preložky cesty I/61 ako preferovaný z hľadiska technicko-ekonomickej realizovateľnosti a ako porovnateľný s variantom JVO z hľadiska časových úspor, zvýšenia bezpečnosti a podpory udržateľnej mobility. JVO je navrhnutý ako výhľadové opatrenie, ktoré nie je súčasťou aktuálneho návrhu PUM, avšak územná rezerva pre trasu JVO je stabilizovaná v ÚP mesta Trenčín v znení zmien a doplnkov č. 1-6 (04/2021), pričom jeho konečné trasovanie je podmienené najmä stanoviskom Ministerstva obrany SR, ktoré požaduje posunúť trasu obchvatu tak, aby nekolidovala s OP areálu OS SR.. Pre „Juhovýchodný obchvat mesta Trenčín, II. etapa“ prebehol proces EIA a dňa 19.7.2010 bolo Obvodným úradom životného prostredia v Trenčíne podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov vydané Záverečné stanovisko pod číslom OUZP/2010/00036-51, ktoré podľa zákona však už stratilo platnosť. Z uvedeného dôvodu bude potrebné nové posudzovanie (proces EIA) v čase, keď sa nanovo začne s predprojektovou prípravou predmetného úseku obchvatu.

K bodu 13 - PUM Trenčín nenavrhuje konkrétnou podobou križovatiek a ich umiestnenie a usporiadanie je zamýšľané ako orientačné.

K bodu 14 - Návrh PUM Trenčín so zmenou funkčnej triedy ciest na území mesta uvažuje až v nadväznosti na realizáciu preložiek, v závislosti na ich realizovanom variante.

Železnice SR, stanovisko č.j. 24854/2021/O210-120 zo dňa 27.4.2021

Po analýze dokumentov vydávame nasledovné stanovisko.

1. Na str. 8 v Správe o hodnotení v časti Dotknuté orgány upraviť adresu na Železnice SR, Generálne riaditeľstvo, Odbor stratégie a zahraničnej spolupráce, Klemensova 8, 813 61 Bratislava 1.

2. Žiadame navrhovanú činnosť prepojenie Električnej ulice s ulicou Gen. M. R. Štefánika novou komunikáciou pri železničnej trati v časti Návrhový scenár 2030 umiestniť v súlade so zákonom NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov.
3. Zriadenie a presunutie zastávok (OC Laugaricio, Biskupická, Nemocnica, Centrum mesta) v rámci trate č. 143 - uvedený zámer musí byť pripravovaný v súčinnosti s osobným dopravcom vykonávajúcim dopravu na uvedenom traťovom úseku a v súčinnosti s miestnou samosprávou. ŽSR doposiaľ neregistrujú požiadavku od týchto subjektov na presun a zriadenie nových miest zastavenia na uvedenej trati. Zároveň by mal projekt vykazovať opodstatnenosť a realizovateľnosť prostredníctvom štúdie realizovateľnosti, mal by byť ekonomicky efektívny, technicky realizovateľný bez zásahu do bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy.
4. Presun a rekonštrukcie železničných zastávok na trati č. 145 bližšie ku cieľom v meste (Nemocnica, Centrum mesta-TIOP, Trenčianske Biskupice, Belá, Trenčianska Turná) v opatrení „D.3.3 Podpora mestskej a prímestskej železničnej dopravy na trati č. 145" nie sú zámerom ŽSR a doposiaľ nebola evidovaná požiadavka takéhoto charakteru.
5. ŽSR súhlasia so všetkými realizáciami podjazdov/nadjazdov v zmysle Návrhu v prílohe 1 za podmienky, že navrhovateľ, príp. vlastníci predmetnej navrhovanej činnosti, zabezpečí realizáciu a financovanie tohto zámeru v prípade nevyhnutných úprav infraštruktúry v správe ZSR vyvolaných jeho činnosťou.

Vyjadrenie spracovateľa PUM a SoH k uvedenému stanovisku:

Stanovisko sa akceptuje.

Združenie domových správ, stanovisko zo dňa 6.6.2021

K predloženým podkladom máme nasledovné pripomienky:

1. Spracovateľ strategického dokumentu sa k verejnosti stavia konfrontačne; bojkovanie s občanmi je vždy nesprávny a zlý prístup, ktorý svedčí, že úmyslom navrhovateľa nie je poskytovanie kvalitných verejných služieb ale akési zemepanstvo – rozhodovanie o životoch a životnom prostredí druhých bez zohľadňovania ich potrieb a názorov.
2. Spracovateľ sa nedostatočne zaoberal environmentálnymi vplyvmi a opatreniami; absentuje budovanie prvkov zelenej a modrej infraštruktúry, ktoré je nutné vnímať ako súčasť technického vybavenia mesta a súčasť dopravnej infraštruktúry. Svedčí o tom aj napr. §14 Cestného zákona, ktorý prvky zelenej infraštruktúry pokladá za nedeliteľnú súčasť dopravnej infraštruktúry s povinnosťou ich navrhovať a realizovať.
3. Diaľničné privádzače z D1 navrhujeme rozšíriť na plnohodnotné štvorpruhové komunikácie charakteru rýchlostných ciest a povýšiť ich na obchvat a hlavnú nadradenú dopravnú infraštruktúru. Každé krajské mesto (okrem Trenčína) má súčasne vyriešené aj obchvaty a to nielen mestskou nadradenou dopravnou infraštruktúrou ale aj nadradenou dopravnou infraštruktúrou diaľnic resp. rýchlostných ciest.
4. Strategický cieľ 2 je ohrozovaný samotným mestom Trenčín, nakoľko v rozpore so zákonom EIA ako aj celkovou koncepciou buduje parkovacie státa, ktoré nie sú ani ekologické, ani bezpečné a nespĺňajú charakteristiky podľa predloženého strategického dokumentu.
5. PUM TN nereflektuje realitu tak ako je; z hľadiska opísania súčasného stavu a environmentálnych dopadov neopisuje skutočnú realitu ale skôr želané vnímanie mesta zo strany predstaviteľov samosprávy; opis vplyvov na životné prostredie nevyhodnocuje skutočné vplyvy ale zase len želané.

K vyhodnoteniu pripomienok ZDS uvádzame nasledovné:

6. Výsadba zelene patrí medzi nosné opatrenia PUM TN napr. A2, A4.1, A5.4; realita mesta Trenčín je však odlišná. Mesto Trenčín napr. realizuje parkovaciu stratégiu a to bez toho, aby posúdilo jej vplyvy na životné prostredie; skutočná realizácia je

nekvalitná a rozširovanie asfaltových plôch bez príslušnej zelene a iných zmierňujúcich a adaptačno-mitigačných opatrení. Aj na tomto prípade bolo cieľom mesta Trenčín verejnou z procesov posudzovania vplyvov na životné prostredie reálne vylúčiť. Preto je potrebné posúdiť vplyvy realizácie parkovacej politiky v rámci tohto projektu a doplniť opatrenia, ktoré mesto Trenčín zanedbalo doteraz.

7. Účelom §14 Cestného zákona nie je len komunikovať s cestnými správnymi orgánmi (pre miestne komunikácie je nimi samo mesto) ale v zmysle §14 ods.1 Cestného zákona „*Cestné správne orgány dbajú o to, aby bola na cestných pomocných pozemkoch, prípadne na iných vhodných pozemkoch tvoriacich súčasť diaľnic, ciest a miestnych ciest (svahy násypov, odpočívadlá a podobne), primerane podľa miestnych podmienok pestovaná vhodná cestná zeleň; pritom je potrebné, aby nebola ohrozená bezpečnosť cestnej premávky alebo aby nebolo neúmerne sťažované použitie týchto pozemkov na účely správy diaľnic, ciest alebo miestnych ciest alebo na obhospodarovanie susedných pozemkov.*“. Práve táto otázka je v Trenčíne dlhodobo zanedbávaná. Nie je zrejmé, aké konkrétne opatrenia budovanie zelenej infraštruktúry mesto Trenčín aplikovalo doteraz – konkrétne pri budovaní statickej dopravy, ako vyhodnocovalo vplyvy na životné prostredie a ako participovalo s verejnosťou. Žiadame doplniť.
8. Nie je zrejmé, aké prvky smart governance mesto Trenčín aplikovalo; vo vzťahu k dopravnej infraštruktúre si dovoľíme tvrdiť, že nijaké. Podľa našich informácií mesto neaplikovalo prvky inteligentného dopravného riadenia ani inteligentného riadenia parkovacej politiky; neaplikovalo príslušnú metodiku SSC pre Inteligentné dopravné systémy. V skutočnosti máme za to, že PUM TN sa týmto vôbec nezaoberal, ako svedčí aj vyjadrenie spracovateľa, že podľa neho je uvedenie týchto „detailov“ nad rámec podrobnosti strategického dokumentu.
9. SSC ako metodický orgán prijala celý rad Technických podmienok (<https://www.ssc.sk/sk/technicke-predpisy-rezortu/zoznam-tp.ssc>), ktoré podľa nášho názoru neboli dostatočne aplikované na predmetný strategický dokument a už vôbec nie pri doterajšom postupe mesta. Vo vzťahu k predmetnému zámeru považujeme za primerané a vhodné použitie najmä o nasledovných technických podmienok: TP 001 (asfaltové mostné závery), TP 008 (podpovrchové mostné závery), TP 010 (cestné zvodidlá), TP 012 (vodorovné a zvislé značenie), TP 015 (retroreflexné gombíky), TP 017 (projektovanie odvodňovania), TP 026 (sekundárna ochrana betónových konštrukcií), TP 027 (zosilnenia betónových mostov), TP 028 (inžinierskogeologické prieskumy) TP 029 (technologické vybavenie), TP 030 (inteligentné dopravné systémy), TP 035 (vegetačné úpravy), TP 045 (asfaltová koberec drenážny), TP 059 (diagnostika mostov), TP 060 (údržba mostov), TP 061 (katalóg porúch mostov), TP 066 (stanovenie hlukovej záťaže), TP 067 (migračné objekty pre živočíchy), TP 075 (evidencia cestných mostov), TP 076 (monitorovanie mostov), TP 077 (hospodárenie s mostami), TP 104 (zaťažiteľnosť cestných mostov), TP 113 (prechodové oblasti mostov); tieto podľa nás neboli pri spracovávaní projektu dostatočne uplatnené. Len pre úplnosť uvádzame, že tzv. dažďové záhrady majú rôzne formy a nie vždy sú nutne charakteru akumulčných nádrží dažďových vôd. Pri cestných odvodňovacích rigolov majú charakter sadových úprav, ktoré rozkladajú tzv. prívalovú dažďovú vlnu tak, že časť dažďových vôd sa prirodzene infiltruje v miestach sadových úprav a nadbytočná voda odteká do určených infiltračných plôch. Podľa nášho názoru nič nebráni prijať takéto riešenie aj v danom prípade, aby cestný rigol mal charakter miestne typických prirodzených biotopov inžiniersky upravených na uvedenú ekologickú funkcionálnosť.
10. Spracovateľ uviedol, že dopravno-kapacitné posúdenie križovatiek je nad rámec tohto strategického dokumentu. Nerozumieme tomuto vyjadreniu a už vôbec potom nerozumieme výpovednej hodnote dokumentu, ak nebol spracovaný na základe skutočných exaktne nameraných dát z existujúcej dopravy a neboli uplatnené príslušné postupy dopravného modelovania. Aká je výpovedná hodnota PUM TN, ak nezohľadňuje skutočnú reálnu dopravnú situáciu v meste?

11. 5-minútová pešia dostupnosť je všeobecne akceptovaná hodnota časovej dostupnosti verejnej dopravy tak, aby bola dostatočne atraktívna pre jej užívateľov tak, aby ju preferovali pred individuálnou dopravou; korešponduje približne s 600-800metrovým polomerom dostupnosti. Deklarované nerešpektovanie tejto zásady spôsobí len zahltenie cestnej infraštruktúry individuálnou automobilovou dopravou a teda ide proti cieľom PUM TN.
12. Spracovateľ uvádza, že posudzovať potrebný počet parkovacích miest nie je možné nakoľko norma sa vzťahuje k jednotlivým budovám a technicky ani nie je možné vypočítať počet parkovacích miest pre celé mesto. Uvedené informácie sú v rozpore so skutočnosťou. Mesto Trenčín spracovalo dokument budovania parkovacích státi ako súčasť budovania parkovacej politiky; realizuje ju per partes po jednotlivých parkoviskách na jednotlivých uliciach pred jednotlivými konkrétnymi domami. ZDS podalo na MŽP podnet na posúdenie (<https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/parkovanie-v-meste-trencin->), pričom mesto Trenčín sa posudzovaniu vplyvov bránilo a MŽP SR uplatnilo svoju právomoc verejnej moci šikanóznym spôsobom a v rozpore s cieľmi Aarhuského dohovoru s cieľom vylúčiť verejnosť o rozhodovaní o veciach týkajúcich sa životného prostredia. Voči rozhodnutiu MŽP SR bola podaná správna žaloba; krajský súd doteraz o nej nerozhodol. Vo vzťahu k PUM TN to znamená, že spracovateľ uvádza nepravdivé a zavádzajúce údaje a súčasne je PUM TN založený na nedostatočnom vyhodnotení potrieb statickej dopravy; nie je potom zrejmé, ako chce mesto riadiť udržateľnú mobilitu do budúcnosti, keď ani nepozná základné východiskové a cieľové parametre statickej dopravy ako jedného z určujúcich determinantov vývoja dopravnej situácie v meste.
13. Spracovatelia strategického dokumentu uvádzajú že koncepcia riešenia statickej dopravy (parkovacie domy a umiestňovanie parkovania do parkovacích garáží jednotlivých nových stavieb) nie je predmetom PUM TN; jedná sa pri tom o základné strategické rozhodnutie akým smerom sa bude Trenčín ďalej dopravne rozvíjať. Mesto Prešov, napríklad, na základe dopravného modelovania (vykonaného približne pred 13 rokmi) zahrnuje povinnosť realizovať minimálne 60% statickej dopravy v rámci parkovacej garáže v pod novou stavbou ako regulatív územného plánu mesta Prešov. Nie je zrejmé, akým spôsobom chce mesto Trenčín regulovať a usmerňovať rozvoj udržateľnej mobility, ak PUM TN sa nezaoberá takýmito základnými otázkami. Obdobne to platí voči požiadavke realizovať povrchy parkovacích státi z tzv. retenčnej dlažby alebo vodopriepustných asfaltov; mesto Bratislava a mesto Trnava zahrnuje tieto požiadavky do svojich adaptačných stratégií a plánov mobility tak, že sa stali súčasťou priestorovej stavebnej regulácie pri konkrétnych stavbách; predchádzať tomu však muselo poznanie stavu a úprava strategických dokumentov.
14. Nie je zrejmé, prečo sa podľa spracovateľov PUM TN Dokument starostlivosti o dreviny netýka PUM TN; podľa §14 ods.1 Cestného zákona je povinnou súčasťou cestných stavieb aj cestná zeleň; akým spôsobom sa má koordinovať budovanie dopravnej a zelenej infraštruktúry mesta, ak spracovatelia základných strategických dokumentov, ktoré sú základom nasledujúcej územnej regulácie spolu nekomunikujú a strategické plány nezosúladujú?
15. Na viaceré požiadavky spracovateľ odpovedal štýlom „Netýka sa PUM; problematika bola zohľadnená/spracovaná tam a tam“. Takéto vyhodnotenie je rozporuplné a vzájomne si odporujúce. Ak sa tou-ktorou problematikou spracovatelia PUM TN zaoberali, tak sa celkom zjavne týka PUM TN. Nedostatočné vyhodnotenie.
16. PUM TN skutočne nie je územný plán mesta; ale je jedným zo strategických dokumentov, na ktorých je kvalitné územné plánovanie založené. PUM TN má byť dlhodobý strategický dokument, pričom územný plán je súčasne dlhodobý aj strednodobý strategický dokument. Územný plán má viacero podkladových strategických dokumentov; príklad uvedieme PHSR, ktorý definuje a analyzuje socio-ekonomické východiská a ciele ďalšieho rozvoja mesta; Dokument starostlivosti

o dreviny, ktorý definuje rozvoj verejnej zelene na území mesta; v oblasti dopravy je to okrem iného práve aj PUM TN. Ak teda žiadame v našich pripomienkach, aby niektorá časť bola regulovaná v územnom pláne, znamená to, aby túto problematiku PUM TN rozanalyzoval a prijal konkrétne opatrenia a závery vo vzťahu k územnému plánu ako regulačnému nástroju, podľa ktorého sa bude mesto Trenčín ďalej rozvíjať.

17. Rozhodne nemožno chápať vyhodnotenie pripomienok ako právne zdôvodnenie podľa osobitných hmotno-právnych predpisov. Každé rozhodnutie správneho orgánu (aj keď posudzovanie nie je v režime podľa Správneho poriadku) musí mať isté náležitosti, ktoré rešpektujú základné právne zásady. Rozhodnutie správneho orgánu musí vždy vychádzať z právnych predpisov a musí chrániť verejné záujmy; súčasne musí byť riadne odôvodnené vecne aj právne. Vyhodnotenie pripomienok je vecným vyhodnotením s nie právnym. Máme za to, že spracovateľ PUM TN ani nepozná základné hmotno-právne predpisy chrániace environmentálne záujmy a nepozná základné právne normy uvedené v týchto právnych predpisoch. Príklad uvedieme len tie najzákladnejšie: Vodný zákon, Zákon o ochrane prírody a krajiny, Zákon o ochrane poľnohospodárskej pôdy, Zákon o odpadoch, Zákon o ovzduší, Zákon o verejných vodovodoch a kanalizáciách. Každý z týchto zákonov definuje verejné záujmy z technického odborného vecného hľadiska a stanovuje minimálny rozsah ich plnenia. Z SoH a vyhodnotenia pripomienok je zjavné, že spracovateľ sa týmto nezaoberal.

Ďalšie pripomienky:

18. Nesúhlasíme s preložkou štátnej cesty I/61 tak, aby na jej úkor bol dotknutý park M. R. Štefánika.

Na základe vyhodnotenia tejto pripomienky je nutné prijať záver, že predstavený PUM TN sú „vyhodnené peniaze“, nakoľko viaceré základné východzie ukazovatele nemajú základ v realite a jej skutočnom poznaní a súčasne absentuje presah do územného plánu, podľa ktorého sa bude udržateľná mobilita v meste následne aj realizovať. Predstavený strategický dokument tak síce spĺňa formalisticky povinnú náležitosť, ale jeho užitočnosť je nízka. Nakoľko je dokument financovaný z verejných zdrojov, vrátane zdrojov EÚ, je nutné sa otázkou efektivity a využiteľnosti tohto strategického dokumentu vážne zamyslieť a prehodnotiť. Nesúhlasíme, aby z verejných zdrojov boli financované takéto nekvalitné dokumenty, na ktorých sa má navyše ďalej zakladať územný rozvoj Slovenska.

PUM TN považujeme za nedostatočný a žiadame, aby bol vrátený spracovateľovi na doplnenie a prepracovanie aj v zmysle týchto pripomienok resp. sa rozhodlo, že sa predmetný strategický dokument neodporúča prijať.

Vyjadrenie spracovateľa PUM a SoH k uvedeným pripomienkam:

K bodu 1 - Nie je zjavný pôvod pripomienky. Vysporiadanie predchádzajúcich pripomienok Združenia sa usilovalo o vecnosť, nie konfrontáciu.

K bodu 2 - Budovanie prvkov ZMI je súčasťou Návrhu PUM v súlade s § 14 Zákona č. 135/1961 Zb..

K bodu 3 - Sieť (plánovaných) rýchlostných ciest, diaľnic a privádzačov skutočne tvorí de facto obchvat mesta Trenčín, ako PUM konštatuje (Analytická časť PUM Trenčín, kap. A.4).

K bodu 4 - Nie je zjavné, akým spôsobom Združenie žiada zapracovanie pripomienky, ktorá podľa vlastného vyjadrenia už obsahom dokumentu je.

K bodu 5 - Analýza súčasného stavu, vrátane posúdenia environmentálnych kritérií, je založená na dopravných prieskumoch, výstupoch dopravného, emisného a hlukového modelu v súlade s predmetnými podmienkami, určujúcimi ich obsah a podobu.

K bodu 6 - Cieľom posúdenia Analytickej časti a obsahom Návrhovej časti je taktiež „doplnenie opatrení, ktoré mesto Trenčín zanedbalo doteraz.“ Nie je zjavné, akým spôsobom Združenie žiada zapracovanie pripomienky, ktorá podľa vlastného vyjadrenia už obsahom dokumentu je.

K bodu 7 - Prvky zelenej infraštruktúry, vrátane tzv. zelených parkovísk, či zelených koridorov sú súčasťou návrhu PUM, *Návrhu cestnej siete* (C.5.1., D.1.3 ai.) ako aj indikátorov jeho naplnenia (indikátory č. 7 a 17 strategického cieľa č. 2).

K bodu 8 - PUM sa zaoberá posudzovaním a navrhovaním konkrétnych riešení nadväzujúcich na spomínanú metodiku, konkrétne riadiacich systémov dopravy, zariadení dopravného prieskumu, svetelného riadenia križovatiek a smart parkingu. Z hľadiska smart governance sa PUM dotýka najmä dvoch oblastí, a to podpory participatívnych procesov (agile piloting, participatívny rozpočet a zapájanie verejnosti do spoluvytvárania a monitorovania projektov) a v oblasti zberu a vyhodnocovania dát. Uvedené vyjadrenie spracovateľa sa vo vysporiadaní relevantnej pripomienky, ktorá sa navyše dotýka iba tzv. smart verejného osvetlenia, nenachádza.

K bodu 9 - Z uvedeného nie je zrejmé, akým spôsobom žiada Združenie zahrnutie technických podmienok, ktoré sa využívajú pri návrhoch a zhotovovaní konkrétnych a zodpovedajúcich projektov.

K bodu 10 - PUM bol spracovaný na základe dopravných prieskumov a dopravného modelovania v súlade s platnými technickými podmienkami popísanými v príslušných technických správach ku prieskumom (TP 16/2015 a TP 03/2017). V rámci hodnotenia súčasného stavu, vývoja dopravy a návrhového stavu bola taktiež prostredníctvom 4-stupňového dopravného modelu hodnotená úroveň služby dopravy a navrhované opatrenia boli hodnotené z hľadiska kapacít, resp. kapacitných rezerv pre konkrétne komunikácie. Vytvorené podklady (ie. dopravné prúdy v jednotlivých scenároch) sú tak dostačujúce pre kapacitné posúdenie križovatiek v zmysle samostatných dopravne-inžinierskych posúdení, ktoré ale – v zmysle samostatných posúdení pre jednotlivé križovatky – sú nad rámec podrobnosti a rozsahu PUM.

K bodu 11 - V rámci spracovania PUM a posudzovania dostupnosti hromadnej dopravy bolo uvažované so 400-600 metrovou dostupnosťou v rámci kompaktného mesta a nanajvýš 800-1000 metrovou dostupnosťou v častiach mesta s nízkopodlažnou zástavbou. Dosiahnutie 5-minútovej časovej dostupnosti (ekvivalentu nanajvýš 400 metrov) plošne pre celé mesto nie je možné, ani žiaduce z hľadiska efektivity a plynulosti verejnej dopravy.

K bodu 12 - Súčasťou PUM bolo spracovanie štúdie statickej dopravy, vrátane posúdenia existujúcej kapacity a dopytu po parkovaní v intraviláne mesta na základe sčítaní parkovacích miest. Návrh PUM teda vychádza z posúdenia disproporcie ponuky a dopytu. Výpočet počtu parkovacích státí na základe STN 73 6110 (i.e. základného počtu odstavných stojísk) na základe dát o druhu objektov a počte ich účelových jednotiek a na základe nadväzujúcich dopravne-inžinierskych výpočtov, zohľadňujúcich miestne podmienky, je nad rámec podrobnosti PUM.

K bodu 13 - Nie je zrejмый zdroj tvrdenia. Predchádzajúca pripomienka: *„Žiadame, aby parkovacie miesta boli riešené formou podzemných garáží pod objektami stavieb a povrch územia upravený ako lokálny parčík, maximálne pripúšťame využitie striech parkovacích domov ako zatrávených ihrísk či outdoorových cvičísk.“* sa netýka koncepcie riešenia statickej dopravy, ale konkrétnej požiadavky na 100 % zastúpenia podzemných garáží na nových plochách / objektoch parkovania. Táto pripomienka nie je realizovateľná plošne (i.e. plošným zrušením uličného parkovania) a je v rozpore s konkrétnymi opatreniami PUM Trenčín – záchytnými parkoviskami. Konkrétne podoby regulácie parkovania, vrátane požiadavky realizácie „zelených“ parkovísk sú súčasťou návrhu PUM.

K bodu 14 - Vyjadrenie vysporiadania „netýka sa PUM“ sa týka požiadavky: *„Žiadame spracovať Dokument starostlivosti o dreviny a Dokument miestneho územného systému ekologickej stability podľa 69 ods.1 písm.g zákona OPK č.543/2002 Z.z (...).“* Spracovanie Dokumentu sa netýka / nie je obsahom PUM. Druhá časť vysporiadania uvádza: *Existujúce dokumenty sú zohľadnené v PUM v rámci procesu SEA.*

K bodu 15 - Vysporiadanie „Netýka sa PUM“ je odpoveďou na pripomienky, ktoré sa netýkajú obsahu a zámeru dokumentu, alebo už sú spracované. Napríklad pripomienku *„Žiadame vyriešiť a zabezpečiť separovaný zber odpadu; v dostatočnom množstve zabezpečiť umiestnenie zberných nádob osobitne pre zber komunálneho zmesového odpadu označeného*

čiernou farbou kovov označeného červenou farbou papiera označeného modrou farbou skla označeného zelenou farbou plastov označeného žltou farbou bio-odpadu označeného hnedého farbou“ nie je žiadnym spôsobom možné zosúladiť s obsahom, zámerom, ani mierou podrobnosti PUM. To isté sa týka pripomienky „Výber stvárnenia a aj konkrétneho autora diela podľa bodu 14 bude predmetom obstarávania resp. súťaže, ktorá má spĺňať minimálne nasledovné charakteristiky: - otvorená súťaž, o ktorej sa dozvie relevantný okruh potenciálnych autorov; - zverejnená na webstránke projektu; - vo výberovej komisii bude zástupca investora, architekt spracúvajúci projektovú dokumentáciu, zástupca mestskej aj miestnej samosprávy, zástupca zainteresovanej verejnosti a predstaviteľ akademickej umeleckej obce; - investor bude rešpektovať výsledok tejto súťaže; - dielo rešpektuje charakter a obsah stavby, priestoru v ktorom sa umiestni ako aj charakter danej lokality.“, či ďalších uvedených pripomienok, pri ktorých nie je zrejmé ani objasnená akákoľvek vecná súvislosť s PUM, či s dopravným plánovaním všeobecne.

K bodu 16 - Z pripomienky, ktorá žiada zapracovanie konkrétne *Minimálnych štandardov obcí a Príručky na podporu výberu, projektovania a realizovania retenčných opatrení pre prírodné vody v Európe* nie je zrejmé, akým spôsobom sa tieto týkajú oblasti PUM.

K bodu 17 – predložená SoH je spracovaná podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Zákony, ktoré zástupca Združenia uvádza v tomto bode, sa uplatňujú až v povoľovacom procese a nie v prípravnom procese, ktorým posudzovanie strategického dokumentu je.

K bodu 18 - Jedná sa o koncepcnú stavbu s pozitívnym vplyvom na celú mobilitu mesta, zlúčenie cesty so železnicou odstráni jednu z dvoch zásadných bariér, záber na SV kraji parku bude kompenzovaný na JZ strane - v schválenej Zmene a dodatku č. 4 ÚPN mesta Trenčín je špeciálny regulatív U52: Vo väzbe na zmenu trasy cesty I/61 a zmenu funkčnej triedy ulice Gen. M.R. Štefánika je v podrobnejšom riešení, po vyradení ulice Gen. M. R. Štefánika zo siete ciest I. triedy, potrebné navrhnuť rozšírenie plochy parku do súčasného koridoru ulice Gen. M.R. Štefánika.

L. J., Trenčín, pripomienky k PUM zo dňa 5.5.2021

Pripomienky k plánu udržateľnej mobility mesta - PUM-Trencin_Navrhova-cast.pdf

- D.4.1 Realizácia nových ciest na území mesta
- D.4.1.1 Prepojenie Električnej ulice s ulici Gen. M. R. Štefánika novou komunikáciou pri železničnej trati a prestavba Old Herold (A5.1)
- D.4.1.2 Nový most cez ostrov do Orechového (A5.2)
- D.4.1.3 Diaľničný privádzač - varianta pri Opatovej (A5.21)
- D.4.1.4 Napojenie I/61B na ul. Gen. L. Svobodu (A5.3)
- D.4.1.5 Severný obchvat, od Záblatia po ul. Istebnicka (A5.4)
- D.4.1.6 Prepojenie Soblahova na Východnú (A5.6)
- D.4.1.7 Prepojenie Soblahova do Kubrice, III/1880 (A5.7)
- D4.1.10 Predĺženie ulice gen. L. Svobodu-OS Juh (A5.10)
- D.4.1.11 Úprava II/507 od R2 po Trenčín (A.5.11)
- D.4.1.12 R2 (A5.12)

Bol by problém pripojiť jednoduché mapky ku všetkým týmto bodom? A v podstate ku všetkým bodom, aby bolo prehľadne čoho sa zmeny budú týkať. Mapa, ktorú ste priložili, je neprehľadná, nedostatočná, pri zoomovaní sa nedá posúvať.

Trenčín má dve celkom nevyužitú železničné pripojenia. Jedno spoza mostov, starý železničný most a druhé je smerom od Bánoviec. Prečo by sa nemohli využiť ako kyvadlová doprava? Obe presne by mohli odľahčiť stred mesta v krízových hodinách. Potrebovalo by to samozrejme dobudovať sieť zastávok a prípadne za Mostami nadväznú dopravu. Najmä v čase Vianoc, keď je upchatá cesta k obchodným centráram, by vlakové spojenie toto mohlo vyriešiť. Chodia tadiaľ aj nákladné vlaky, ale vypracovanie harmonogramu by to mohlo vyriešiť. Určite to nie je jednoduchá a lacná záležitosť. Ale to asi nie je žiadna.

Stanovisko sa berie na vedomie.

7. Verejné prerokovanie a jeho závery

Obstarávateľ zabezpečil podľa § 11 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov verejné prerokovanie správy o hodnotení strategického dokumentu a návrhu strategického dokumentu. Termín a miesto verejného prerokovania oznámil viac ako 10 dní pred jeho konaním.

Verejné prerokovanie PUM-u a SoH sa konalo dňa 13. 05. 2021 vo veľkej zasadacej miestnosti MsÚ v Trenčíne. Mesto Trenčín ako dotknutá obec zverejnila oznam pre verejnosť k vyššie uvedenej SoH a to spôsobom v mieste obvyklým, na úradnej tabuli a elektronickej vývesnej tabuli mesta, a to v lehote od 22. 4. 2021 – 17. 05. 2021. V tejto lehote bolo mestu Trenčín doručené jedno stanovisko zo strany verejnosti zaslané mailom zo dňa 5. 5. 2021 zo strany pani L. J., Trenčín. Predmetné stanovisko bolo doručené príslušnému orgánu ako príloha záznamu z verejného prerokovania.

Verejné prerokovanie sa uskutočnilo v dvoch krokoch – prerokovanie s dotknutými orgánmi v danom procese a verejné prerokovanie, určené pre širokú verejnosť.

Na oboch prerokovaniach bola zo strany riešiteľov samotného PUM-u, ako aj SoH predstavená komplexná prezentácia strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility funkčného krajského mesta Trenčín“, ako ucelený rozsiahly materiál, podložený analýzami, faktami, dopravnými prieskumami, bol prezentovaný cieľ tohto strategického dokumentu, ktorý po schválení bude predstavovať základný nástroj na konkrétne kroky v napĺňaní dopravných vízií mesta. Ich cieľom je naplniť potreby mobility ľudí v meste Trenčín a jeho najbližšom okolí. Zo strany spracovateľa samotnej SoH boli prezentované taktiež hlavné ciele vypracovania PUM-u, za ktoré po vecnej a obsahovej stránke je možné považovať aktualizáciu výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb mesta s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, aktualizácia prognózy dopravy v reálnych ukazovateľoch, systematizovať problematiku dopravy a udržateľnej mobility vo vzťahu k súvisiacim právnym predpisom, k aktuálnym koncepciám dopravy a trendom v tejto oblasti, riešenie dopravy s dôrazom na verejnú osobnú a nemotorovú dopravu a využitie nových technológií a zároveň bude stratégia integrovať výstupy z PUM-u TSK.

Zo strany verejnosti sa prerokovania zúčastnili 2 zástupcovia, a to poslanec MsZ a CEA Trenčín a pani L. J., ktorá svoje pripomienky formulovala aj písomne. V rámci možností bolo na jej pripomienky priamo na prerokovaní odpovedané zástupcami odborných útvarov MsÚ a hlavným architektom mesta.

IV. Celkové hodnotenie vplyvov strategického dokumentu

Kladné a záporné vplyvy strategického dokumentu PUM na životné prostredie a ich vyhodnotenie sú spracované v SoH v kapitole IV. „Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu na životné prostredie vrátane zdravia“ s podrobným hodnotením vplyvov jednotlivých opatrení (riešení) prezentovaných v SoH v prílohe č. 1. „Posúdenie infraštruktúrnych opatrení“ na dotknuté územie.

Kritickým obdobím je samotné obdobie výstavby infraštruktúrnych opatrení, ktoré súvisí s trvalými a dočasnými zábermi pôdy, zábermi lesných porastov, so zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a činnosťou stavebných mechanizmov, tvorbou emisií, zvýšenou prašnosťou, lokalizáciou stavebných dvorov, produkciou odpadov, potenciálnym znečistením povrchových a podzemných vôd ropnými látkami v prípade havarijných stavov, s priamym záberom biotopov, výrubom drevín, zásahmi do chránených území národnej a európskej sústavy chránených území.

Prevádzka dopravnej infraštruktúry pôsobí predovšetkým nepriaznivými faktormi ako sú: znečistenie ovzdušia, hluk a vibrácie, vytváranie bariér v krajine, fragmentácia krajiny, zmeny využívania a scenéria krajiny, obmedzenie migrácie živočíchov, rozširovanie invázií

druhov rastlín, nepriame ovplyvnenie biotopov a druhov napr. prostredníctvom zmien vodného režimu, používaním posypového materiálu na cesty počas zimnej údržby.

Pozitívnymi dopadmi prevádzky je priaznivý dopad na zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie nehodovosti, zníženie hlukovej a emisnej záťaže, podpora verejnej dopravy, čo bude mať pozitívny vplyv predovšetkým na zdravotný stav obyvateľstvo a jeho pohodu. Sprievodné pozitívne prínosy sa prejavajú aj v socioekonomickej oblasti znížením nákladov spojených s prepravou tovaru a osôb a poklese cestovného času.

Vplyv na obyvateľstvo a zdravie

Doprava je zdrojom vplyvov s priamym dosahom na verejné zdravie. Zdravotné problémy spôsobuje najmä hluk, znečistenie ovzdušia a vibrácie, pričom špecifickým vplyvom je dopravná nehodovosť. V PUM je celý rad návrhov, ktoré zvýšením efektivity a plynulosti dopravy, preferenciou VOD (verejná osobná doprava), modernizáciou a zlepšením technických parametrov cestnej siete, presunom časti tranzitnej automobilovej dopravy mimo rezidenčné územie, povedú k zníženiu záťaže obyvateľov hlukom, vibráciami, emisiami znečisťujúcich látok a elimináciou dopravných nehôd. S ohľadom na dominantný podiel automobilovej dopravy na týchto vplyvoch, je vplyv určený najmä zmenami v sektore automobilovej dopravy.

Situáciou v oblasti hlukového a imisného zaťaženia generovaného dopravou sa zaoberali dva samostatné materiály spracované v rámci PUM:

- Hluková záťaž mesta Trenčín.
- Správa o modelovaní produkcie emisií a spotreby energie z dopravy.

Z posúdenia hlukovej záťaže vyplynulo, že vo väčšine z kritických miest došlo k zníženiu hlukovej záťaže. Na zníženie hlukovej záťaže majú vplyv dopravné intenzity v širšom centre mesta, ktoré výrazne klesnú, pretože doprava sa presunie na ulicu Električná a navrhovaný prietah cesty I/61, a plošne sa upokojí doprava v celom meste. Aj keď daný návrhový scenár a realizácia jeho opatrení z hľadiska celkového hodnotenia hlukovej záťaže v celom predmetnom území a súhrnných vplyvov na obyvateľstvo bude pozitívne, úplne neeliminuje všetky možné kritické miesta z hľadiska nadmernej hlukovej záťaže, čo ani vzhľadom k dopravným väzbám a potrebám nie je možné. Na ulici Električná k zlepšeniu hlukovej záťaže vzhľadom k navyšovaniu dopravných intenzít nebude dochádzať a hluková situácia sa nezlepší vzhľadom ku miernemu navýšeniu intenzít dopravy na uliciach Kasárenská, Vlárka a na ceste II/507 pri OC Laugaricio. K prekročovaniu hygienických limitov bude pravdepodobne dochádzať v návrhovom scenári v týchto lokalitách:

- Rodinné a činžovné domy na ul. Hodžova v rovnakej miere, ako v súčasnom stave.
- Domy na križovatke Kukučínova - Gen. M. R. Štefánika s výrazným znížením hlukovej záťaže.
- Časť príľahlých domov na ul. Legionárska pred a za križovatkou s ul. Električnou.
- Časť domov na ul. Bratislavská (bližšie k ulici) na strane ulice smerom do centra mesta (s výrazným znížením hlukovej záťaže).
- Domy na križovatke Opatovská – Žilinská.
- Pri realizácii JVO je nevyhnutné realizovať protihlukové clony – Ku štvrtiam a Soblahovská.

Modelové výpočty emisnej produkcie pre územie mesta Trenčín boli urobené z cestnej dopravy a motorovej trakcie železničnej dopravy. Modelované škodliviny sú NO_x, CO, SO₂, HC a CO₂. Výpočet bol urobený pre osobné vozidlá (OV), ľahké nákladné vozidlá (LNV), ťažké nákladné vozidlá (TNV) a autobusy (BUS).

Medzi strategické ciele PUM patrí nielen zníženie objemu ciest osobnými automobilmi a ich podielu na del'be prepravnej práce, ale aj zníženie emisií a spotreby energie. Emisné modelovanie a modelovanie energie overilo, či navrhované opatrenia spĺňajú tieto ciele.

Pri produkcii emisií dochádza opäť k zníženiu emisnej produkcie väčšiny modelovaných znečisťujúcich látok. Z celkovej emisnej produkcie zo všetkých komunikácií dochádza k nepatrnému nárastu emisií uhl'ovodíkov, ale ide iba o navýšenie o 1%. V rozlíšení na jednotlivé kategórie ciest dochádza k vyššiemu navýšeniu uhl'ovodíkov o 6% na miestnych komunikáciách, čo je dané čiastočne nárastom prejazdov autobusov MHD, ale aj znížením rýchlosti z 50 na 30 km/h, čo významne ovplyvňuje emisný faktor pre odhadovaný podiel vozidiel, porušujúcich deklarované emisné normy (EURO 0) (napríklad odstránením filtrov pevných častíc), ktorý je subjektom legislatívnych zmien a kontrol. Podľa kategórií komunikácií klesá emisná produkcia najviac na miestnych komunikáciách, t.j. v obytných častiach mesta Trenčín, kde má táto skutočnosť pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Z celkového zníženia spotreby energie a emisií škodlivých látok môžeme konštatovať, že ciele v návrhovom scenári boli z hľadiska energetickej a emisnej bilancie naplnené.

Cestná a železničná doprava sú v oblastiach, ktorými prechádzajú, tiež zdrojom vibrácií. Hlavné príčiny vzniku vibrácií závisia na konštrukcii vozidiel, ich nápravových tlakoch, rýchlosti a zrýchlenia, na kvalite krytu vozovky, na konštrukcii a podloží vozovky a v prípade koľajovej dopravy od styku koľaje s podloží. Vibrácie sú pociťované predovšetkým v bezprostrednej blízkosti dopravnej zát'aže. Dlhodobá expozícia vibráciami môže vyvolať trvalé poškodenie zdravia vrátane patologických zmien centrálného nervového systému.

Medzi priame vplyvy dopravy, ktoré bezprostredne pôsobia na ľudskú populáciu, patrí aj dopravná nehodovosť. Dopravná nehodovosť sa spája s veľkými materiálnymi škodami, trvalými ujмами na zdraví obyvateľov a veľmi často s nenahraditeľnými stratami na ľudských životoch. Dopravná nehodovosť v riešenom území má v uplynulých 3 rokoch stúpajúcu tendenciu. Cieľom návrhov v PUM je zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti a zníženie intenzity dopravy prispeje k zvýšeniu dopravnej bezpečnosti, pričom v PUM je navrhnutý celý rad ďalších opatrení na zvýšenie dopravnej bezpečnosti. Realizácia navrhovaných opatrení prispeje k zvýšeniu dopravnej bezpečnosti, ktorá patrí medzi najvýznamnejšie indikátory kvality dopravného procesu.

V oblasti dopravnej nehodovosti je cieľom PUM perspektívne vytvoriť takzvanú Víziu nula, teda víziu s nulovou nehodovosťou v oblasti bezpečnosti dopravy. Vízia Nula stavia človeka, jeho život a zdravie ako hlavnú mieru všetkých hodnôt, takže ho nemožno pokladať za ekvivalent niektorej z materiálnych hodnôt. Bezpečnosť ľudí je základným predpokladom pre dosiahnutie kvalitnej udržateľnej mobility. Zníženie dopravnej nehodovosti u zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorý v sebe zahŕňa zvýšenie úrovne bezpečnosti chodcov v cestnej premávke (upokojenie dopravy v sídlach aj mimo sídel pomocou jej vhodnej segregácie - intenzifikácia súčasných a vytvorenie návrhu nových peších zón a verejných priestranstiev, presadzovanie upokojujania dopravy na cestných pried'ahoch s cieľom dosiahnuť vyššiu kvalitu života obyvateľov sídel, zvýšenie bezpečnosti priechodov pre chodcov) a zvýšenie úrovne bezpečnosti cyklistov (podpora vytvárania cyklistických ciest v obciach a mestách).

Ďalší relevantný cieľ je zvýšenie úrovne bezpečnosti cestnej infraštruktúry (t.j. široká aplikácia prvkov upokojujania dopravy, aplikácia vjazdových ostrovčekov na vjazdoch do obcí a okružných križovatiek na novopostavených pozemných komunikáciách, aplikácia prvkov upokojenia dopravy a segregácie motorizovanej a nemotorizovanej dopravy s dôrazom na cestné pried'ahy obcí a miesta s vysokým podielom zraniteľných účastníkov premávky, zavádzanie obytných, školských a peších zón a informatívnych meračov rýchlosti v týchto úsekoch a realizácia opatrení zvyšujúcich bezpečnosť železničných priecestí). Mesto Trenčín postupuje pri zaistení cestnej bezpečnosti systematicky a komplexne a napĺňa ciele Národného plánu SR pre bezpečnosť, pričom otázka dopravnej bezpečnosti má najvyššie hodnotenie.

Pozitívny vplyv na ľudské zdravie budú mať aj navrhované riešenia pre chôdzu a cyklistickú dopravu. Skvalitnenie a dobudovanie infraštruktúry (opatrenia na zníženie dopravnej nehodovosti, budovanie segregovaných cyklistických ciest, podpora cyklistov v preprave verejnou osobnou dopravou - cyklobusy, budovanie stanovísk pre bycikle, prípadne parkovísk B+R, rozširovaním bikesharingu a iné) prispeje k zvýšeniu bezpečnosti cyklistov a chodcov a k zvýšeniu pohybovej aktivity obyvateľstva.

Vplyvy na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmeny klímy

Na základe doterajšieho vývoja kvality ovzdušia je možné odhadnúť, že bez realizácie navrhovaného plánu bude na mnohých miestach situovaných v blízkosti dopravných trás pretrvávajúť prekračovanie imisných limitov tuhých častíc (PM_{10} , $PM_{2,5}$), benzo(a)pyrénu aj napriek tomu, že sa očakáva všeobecné zlepšovanie stavu kvality ovzdušia, a to v súvislosti s napĺňaním cieľov Stratégie Európa 2020 v oblasti koncepcie nízkouhlíkového hospodárstva, ktorými je SR zaviazaná, tiež Integrovaného národného energetického a klimatického plánu a Stratégie ochrany ovzdušia SR do roku 2030, 1. časti – Národného programu znižovania emisií.

Podľa údajov SHMÚ je územie mesta Trenčín, na základe hodnotenia kvality ovzdušia v zónach a aglomeráciách v rokoch 2016 – 2018, vymedzenou oblasťou riadenia kvality ovzdušia pre znečisťujúce látky NO_2 , Benzo(a)pyrén (BaP). V rámci posúdenia emisnej situácie z dopravy bola v PUM vypracovaná Správa o modelovaní produkcie emisií pre rok 2030 pri implementácii opatrení. Produkcia všetkých modelovaných emisií zo všetkých úsekov celého záujmového územia mesta Trenčín pre NÁVRH 2030 z cestnej dopravy dosahuje 115 056 t, zo železničnej dopravy dosahuje 433 t. Hodnoty emisnej produkcie z cestnej dopravy niekoľkonásobne prevyšujú hodnoty z dopravy železničnej. V oboch módoch dopravy má najvyšší podiel na celkovej produkcii emisií skleníkový plyn CO_2 . Ďalšími škodlivými látkami s vyššou emisnou produkciou sú CO a NO_x , najnižší podiel má SO_2 , pričom na diaľnici D1 a ceste I. triedy s vysokým ADT (= priemerný denný počet vozidiel na komunikácii) dochádza k najväčšiemu podielu emisií, čo korešponduje s vyšším emisným tokom na D1, ceste I/61B, ul. Električná.

Primárne potenciálne vplyvy posudzovaného plánu bude možné vidieť v poklese imisných koncentrácií znečisťujúcich látok pozdĺž dopravných trás v nadväznosti na zmenu dopravnej intenzity, najmä v dôsledku výstavby kapacitnej a bezpečnej dopravnej infraštruktúry, zvýšením dopravných výkonov na železnici v elektrickej trakcii a v nadväznosti na zmenu del'by dopravnej práce. Realizácia navrhovaných opatrení povedie k efektívnosti uspokojovania potrieb mobility osôb, tovaru a služieb, bezpečnosti cestnej premávky, povedie k poklesu podielu individuálnej automobilovej dopravy na celkových prepravných výkonoch, čo sa prejaví poklesom emisií znečisťujúcich látok z dopravných prostriedkov pozdĺž dopravných trás. S ohľadom na dominantný podiel automobilovej dopravy na emisiách v súčasnosti, bude vplyv určený najmä zmenami v sektore automobilovej dopravy, ostatné dopravné módy budú z tohto hľadiska nevýznamné.

Sekundárne vplyvy posudzovaného plánu bude možné vidieť v potenciálnom regionálnom dopade kumulatívneho pôsobenia navrhnutých opatrení na podiel sekundárneho aerosólu v celkovej imisnej koncentrácii. Automobilová doprava je významným a z celoštátneho hľadiska pravdepodobne najvýznamnejším zdrojom prekursorov sekundárnych častíc. Celková zmena dopravných intenzít v rámci väčších územných celkov bude mať preto vplyv na celkové „pozad'ové“ koncentrácie suspendovaných častíc $PM_{2,5}$.

Pri konkrétnych projektoch novej dopravnej infraštruktúry sa budú zohľadňovať výsledky rozptylových štúdií, ktoré sú numerickou simuláciou imisného zaťaženia územia plánovanou činnosťou s určitými emisnými charakteristikami. Technickými a prevádzkovými opatreniami pripravovaných konkrétnych projektov dopravnej infraštruktúry, ktoré budú spĺňať aktuálne platné legislatívne požiadavky, sa zabezpečí eliminácia negatívnych vplyvov na znečisťovanie ovzdušia v dotknutom území.

Zemský klimatický systém sa v posledných rokoch výrazne mení a tieto zmeny sa pripisujú najmä vplyvu človeka - osobitne zvýšeniu emisií skleníkových plynov - výsledkom je globálne otepľovanie prízemných vrstiev atmosféry. Vývoj v produkcii emisií skleníkových plynov (CO₂, CH₄ a N₂O) z dopravy je ovplyvnený z väčšej časti ekologicky nepriaznivou cestnou dopravou (predovšetkým individuálnou automobilovou dopravou a nákladnou dopravou), hlavne nárastom jej prepravných výkonov a spotrebou pohonných látok. pričom jedným z cieľov strategického dokumentu je aj znižovanie uhlíkovej stopy CO₂, ktoré je možné dosiahnuť najmä implementáciou návrhu PUM do praxe, čo je obsiahnuté v posúdení vplyvov na ovzdušie.

Mesto Trenčín iniciovalo v roku 2018 svojim uznesením prípravu realizácie opatrení na zmiernenie negatívnych dopadov klimatickej zmeny, ktorá následne vyústila k vypracovaniu strategického dokumentu „Stratégia adaptability mesta Trenčín na klimatickú zmenu (EKOJET, s.r.o., 2019)“. Súčasťou Stratégie je vypracovaný Katalóg opatrení implementácie adaptačných opatrení na základe predpokladov ich synergického pôsobenia. Katalóg je určený ako metodická pomôcka pre pracovníkov Mestského úradu Trenčín a širokú verejnosť mesta. Katalóg riešení, opatrení a príkladov z praxe poskytuje základný súbor informácií o možnostiach využitia a uplatnenia rôznych technických, technologických, hospodárskych a iných postupov a riešení adaptačných opatrení klimatickej zmeny.

Pri komplexnom hodnotení klimatických rizík pre sektor dopravy boli identifikované javy, ktoré majú významný vplyv na sektor dopravy mesta Trenčín, medzi ktoré boli zaradené: povodne, silný vietor a vysoké teploty. Ostatné javy sú hodnotené s miernym vplyvom a miernou citlivosťou na sektor dopravy.

Výstavba a prevádzka navrhovanej dopravnej infraštruktúry PUM bude mať vplyv najmä na lokálnu klímu v dôsledku zmien odtokových pomerov, vytvorenia plôch so zrýchleným povrchovým odtokom, čím sa môže nepatrne znížiť množstvo vodných pár v atmosfére. Najvýznamnejšie vplyvy na lokálnu klímu budú mať infraštruktúrne opatrenia v oblasti cestnej dopravy a veľkokapacitné parkoviská P+R.

Klimatická zmena stále viac zaťažuje vodné útvary. Očakáva sa, že v nasledujúcich rokoch sa vplyvom klimatickej zmeny zintenzívnia také javy ako napr. povodne a suchá. Na tokoch, ktoré pretekajú hodnoteným územím, sú úseky s existujúcim potenciálne významným povodňovým rizikom a to v obciach Skalka nad Váhom-Trenčín a Kostolná-Zariečie, čo treba zohľadniť v procese implementácie konkrétnych projektov.

Je nevyhnutné, aby v ďalšej príprave projektov dopravnej infraštruktúry boli náležite zvažované riziká a následne navrhnuté adaptačné opatrenia na zmenu klímy a aby sa zabezpečilo, že investície v sektore dopravy budú odolné voči zmene klímy a prírodným katastrofám, ktoré so sebou prinášajú a zároveň umožnili realizáciu opatrení v iných oblastiach, napríklad v oblasti ochrany a adaptácie biodiverzity. Kľúčovým cieľom pri posudzovaní projektov vo vzťahu ku zmene klímy je stanoviť citlivosť projektov na riziká súvisiace so zmenou klímy, určiť rozsah možného vystavenia jednotlivých projektov súčasným a budúcim rizikám, identifikovať a prioritizovať ich v zmysle platnej legislatívy a metodiky.

Vplyvy na pôdu

Realizácia dopravnej infraštruktúry prezentovaná najmä automobilovou a statickou dopravou navrhovanou v PUM je spojená s trvalými a dočasnými zábermi poľnohospodárskych a lesných pôd, s narušením celistvosti obhospodarovaných pozemkov. V miestach dočasných záberov pozemkov (prístupové cesty, manipulačné plochy, stavebné dvory, depónie humusu a pod.) dochádza vplyvom ťažkej techniky k degradácii a hutneniu pôdy, môže dôjsť aj k znečisteniu pôdy.

Dopravné koridory by mali byť navrhnuté tak, aby sa minimalizovali zábery najkvalitnejších pôd, aby sa minimalizovalo narušenie kompaktných lesných spoločenskostí, aby sa obmedzili

riziká zhoršenia kvality pôd v priebehu výstavby a potenciálne riziká kontaminácie pôd pri výstavbe a pri prevádzke dopravnej infraštruktúry a obmedzili zásahy do ochranných lesov aj lesov osobitného určenia. Komplexné vyhodnotenie vplyvov konkrétneho projektu dopravnej infraštruktúry je možné na základe technického riešenia a vyvolaných záberov poľnohospodárskeho a lesného pôdneho fondu.

Vplyv na horninové prostredie

Výstavba dopravnej infraštruktúry v návrhu PUM bude mať priamy vplyv na horninové prostredie najmä pri budovaní tunelov, násypov a zárezov. Môže dôjsť k narušeniu stability svahov, k aktivácii zosuvov, k vzniku erózie, k urýchleniu zvetrávania alebo ku kontaminácii horninového prostredia. Podľa mapy náchylnosti územia na svahové pohyby v riešenom území prevažuje rajón stabilných území, avšak v pahorkatinnej časti územia je zaznamenaných niekoľko lokalít s potenciálnym rizikom svahových deformácií, čo je potrebné zohľadniť v ďalšej príprave projektov dopravnej infraštruktúry.

Nepriamym vplyvom dopravnej infraštruktúry navrhovanej PUM na horninové prostredie je ťažba surovín a s tým súvisiace otváranie nových zemníkov, zvýšená ťažba v existujúcich lomoch (týka sa najmä dopravnej infraštruktúry navrhovanej v nížinatých oblastiach) a tiež ukladanie prebytočného materiálu zo zemných prác (týka sa najmä dopravnej infraštruktúry vedenej tunelom, v oblastiach pahorkatín a vrchovín).

Komplexné vyhodnotenie vplyvov konkrétneho projektu dopravnej infraštruktúry je možné na základe technického riešenia a zistení inžinierskogeologických a hydrogeologických pomerov. V technickom riešení je potrebné voliť konštrukciu násypov s maximálnym využitím výkopových zemín, navrhovať také geotechnické opatrenia, aby sa minimalizovala potreba výmeny nevhodného podlažia a optimalizovali sklony svahov násypov a zárezov. Vďaka použitiu výkopových zemín sa znížia požiadavky na otváranie nových zemníkov a súčasne sa eliminujú požiadavky na likvidáciu výkopových zemín. Tým sa zároveň znížia nároky na transport materiálov, čo sa prejaví nižšou hlučnosťou, prašnosťou, emisiami. Synergický účinok týchto činiteľov chráni životné prostredie a pozitívne ovplyvňuje kvalitu života.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody

Vplyvy súčasnej dopravnej siete sa prejavujú predovšetkým ovplyvnením hydromorfologických pomerov vodných tokov (technické zásahy, ktoré majú vplyv na profil korýt vodných tokov), ovplyvnením režimu povrchových tokov (zrýchlením odtoku vody z krajiny a zhoršením priebehu povodňových situácií), ovplyvnením kvality povrchových tokov (vypúšťaním, splachmi zrážkových vôd zachytených na povrchu vozoviek). V súvislosti s nárastom dopravných intenzít a stupňa automobilizácie, sa zvyšuje riziko potenciálnych havárií vozidiel, pri ktorých môže dôjsť k úniku prevádzkových náplní dopravných prostriedkov, resp. k úniku prevážaných látok, ktoré sú v zmysle vodného zákona znečisťujúcimi látkami.

Ovplyvnenie režimu podzemných vôd je možné hlavne v prípade stavebného zásahu do zvodnenej vrstvy. K takémuto zásahu dochádza predovšetkým pri výstavbe hlbokých zárezov alebo tunelov. Zníženie hladiny podzemnej vody môže priamo ovplyvniť výdatnosť zdrojov podzemnej vody a nepriamo aj biotopy závislé na vodnom režime.

U niektorých návrhov PUM, týkajúcich sa výstavby dopravnej infraštruktúry, sú potenciálne konfliktné územné strety v vodnými tokmi a s oblasťami, pre ktoré je uplatnená špecifická ochrana vôd (ochranné pásma vodárenských zdrojov, zdrojov minerálnych a liečivých vôd). Tieto územia majú svoj režim ochrany (pásma hygienickej ochrany), napr. obmedzenie pre odber vody, zákaz vypúšťania znečistených odpadových vôd, sprísnený režim hospodárenia s odpadmi alebo sprísnený režim pre dopravu ropných produktov.

Komplexné vyhodnotenie vplyvov konkrétneho projektu dopravnej infraštruktúry s významnými vplyvmi na povrchové a podzemné vody je možná na základe technického

riešenia a postupov odporúčaných Rámcovou smernicou o vodách (RSV). V zmysle smernice o vodách vplyvy každého navrhovaného plánu alebo projektu, ktorý by mohol mať významný vplyv na vodné útvary povrchových a podzemných vôd, musia prejsť mechanizmom primárneho posúdenia podľa zákona o vodách a to ešte pred samotným povolením činnosti. Výsledok primárneho posúdenia je podkladom následného povoľovania.

Vplyv na biotu, biotopy, chránené územia a migráciu

Dopravná infraštruktúra vytvára sieť bariérových prvkov, spôsobujú delenie, zmenšovanie až izoláciu biotopov, znižuje mieru priechodnosti územia pre mnohé druhy živočíchov a sú významnými faktormi ohrozenia biologickej rozmanitosti. Nepriame vplyvy súvisia aj s chemickým znečisťovaním (posypové soli, emisie výfukových plynov), s pôsobením hluku a vibrácií, s osvetlením a vizuálnym rušením, so šírením invázných druhov. Implementáciou PUM v závislosti od prírodných podmienok si môže vyžadovať aj likvidáciu biotopov národného a európskeho významu a to zásahom do chránených území na úrovni národnej aj európskej (Natura 2000) a obmedzením konektivity týchto území.

Kritérium ochrany krajiny zahŕňa vplyvy na charakter a integritu krajiny, predovšetkým v oblastiach so vzácnou prírodnou scenériou. Dopravné stavby môžu narušiť krajinný ráz a indukovať urbanizáciu dovtedy voľnej krajiny. Môže dochádzať k zásahom do krajinného rázu v dôsledku veľkoplošných terénnych úprav pri budovaní násypov a zárezov, stožiarových stavieb, mostov a mimoúrovňových križovatiek. Presuny hmôt menia krajinu a vznikajú nové antropogénne biotopy.

V rámci strategického posudzovania projektov zaradených do PUM bola vykonaná analýza ich stretov s chránenými územiami národnej sústavy a prvkami ÚSES-u, vrátane vyhodnotenia potenciálnych vplyvov na tieto územia. Ich prehľad je nasledovný:

Do riešeného zasahuje jedno veľkoplošné chránené územie: Chránená krajinná oblasť Biele Karpaty. Z maloplošných chránených území boli v riešenom území identifikované nasledovné územia: Prírodná pamiatka (PP) Opatovská jaskyňa, Prírodná rezervácia (PR) Trubárka, Prírodná rezervácia (PR) Zamarovské jamy, Prírodná rezervácia (PR) Bindárka, Prírodná rezervácia (PR) Ostrý vrch, Prírodná pamiatka (PP) Súčanka, Prírodná rezervácia (PR) Prepadlisko. Pri projektoch PUM sa nepredpokladajú žiadne priame ani nepriame vplyvy na predmety ochrany území národnej sústavy chránených území vrátane navrhovaných, okrem:

- B7.1 Cyklocesta – most pre peších Rybárska: zasahuje do lokálne významnej mokrade Trenčiansky luh a navrhovaného obecného CHÚ Trenčiansky luh. Vzhľadom na nedostatočnú podrobnosť návrhu mostného objektu a identifikáciu miery zásahu bude potrebné vo vyššom stupni projektovej prípravy posúdiť vplyvy na mokrad.

Priame a nepriame vplyvy na prvky ÚSES boli identifikované pri nasledovných hodnotených projektoch:

- A4 Realizácia nových miestnych komunikácií v rámci rozvoja štvrtí

Vplyvy na ÚSES hodnotíme ako: mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami. Vo vyššom stupni projektovej prípravy bude potrebné posúdiť vplyvy na prvky ÚSES a migráciu.

- A5.2 B-most ostrov - Orechové

Vplyvy na ÚSES hodnotíme ako: mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami. NRBk Váh môže byť dotknutý výstavbou nového mostného objektu. Pri realizácií mostného objektu vznikne ďalší bariérový efekt na významnom migračnom ťahu vážskeho severo-južného koridoru. Vzhľadom na nedostatočnú podrobnosť návrhu mostného objektu a identifikáciu miery zásahu bude potrebné vo vyššom stupni projektovej prípravy posúdiť vplyvy na prvky ÚSES a migráciu.

- A5.5 F Obchodná zóna Laugarício

Projekt pretína lokálne biokoridory Lavičkový potok a Soblahovský potok. Pri vhodnom technickom riešení mostných objektov hodnotíme vplyvy na krajinu a ÚSES ako zanedbateľné a biokoridorové funkcie toku ostanú zachované.

- A5.10 L Predĺženie ul. Gen. L. Svobodu

Trasa cesty pretína lokálne biocentrum Halalovka. Severne od biocentra sa napája prostredníctvom lokálneho biokoridoru (navrhovaného) na lokálne biocentrum Brezina. Realizáciou cesty dôjde k zániku časti biocentra. Vplyvy na biokoridor je potrebné vyhodnotiť realizáciou migračnej štúdie a prípadne navrhovanými technickými opatreniami.

- A5.12 N R2

Vplyvy na ÚSES hodnotíme ako: mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami. Významný NRBk Váh môže byť dotknutý výstavbou nového mostného objektu. Pri realizácií mostného objektu vznikne ďalší bariérový efekt na významnom migračnom ťahu vážskeho severo-južného koridoru. R2 pretína aj lokálny biokoridor. Pri vhodnom technickom riešení mostného objektu hodnotíme vplyvy na krajinu a ÚSES ako zanedbateľné a biokoridorové funkcie toku ostanú zachované.

- A5.20 C Diaľničný privádzač – alt. pri Opatovej

Vplyvy na ÚSES hodnotíme ako: mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami. RBC Zamarovské jamy – Nemšová (32) môže byť dotknutý výstavbou nového mostného objektu. Pri realizácií mostného objektu vznikne ďalší bariérový efekt na významnom migračnom ťahu vážskeho severo-južného koridoru (rieka Váh). Vzhľadom na nedostatočnú podrobnosť návrhu mostného objektu a identifikáciu miery zásahu bude potrebné vo vyššom stupni projektovej prípravy posúdiť vplyvy na prvky ÚSES a migráciu.

- B1.2 Cyklocesta

Most pre peších Rybárska: vplyvy trasy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami. Trasa môže okrajov zasahovať do NRBk Váh.

- B7.1 Cyklocesta

Most pre peších Rybárska: vplyvy cyklolávky (premostenia) na krajinu a ÚSES hodnotíme ako mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami. Cyklolávka zasahuje do navrhovaného obecného chráneného územia Trenčiansky luh, LBC8 – Trenčiansky luh, genofondovej lokality GL 16 a do NRBk Váh. Prvky ÚSES môžu byť dotknuté výstavbou nového mostného objektu. Pri realizácií mostného objektu vznikne ďalší bariérový efekt na významnom migračnom ťahu vážskeho severo-južného koridoru. Vzhľadom na nedostatočnú podrobnosť návrhu mostného objektu a identifikáciu miery zásahu bude potrebné vo vyššom stupni projektovej prípravy posúdiť vplyvy na prvky ÚSES a migráciu.

- B1.9 Generála Svobodu

Zasahuje do LBC11 Halalovka (zároveň predstavuje GL). Počas prevádzky cyklotrasy nie je predpoklad narušenia funkcie LBC.

- A12 Juhovýchodný obchvat

Z posúdenia investície „Juhovýchodný obchvat mesta Trenčín, II. etapa“, na ktoré bolo vydané záverečné stanovisko v roku 2010, vyplynuli nasledovné vplyvy na prvky ÚSES:

- Lokálne biocentrum LBC 11 - Halalovka - Ide o lesný porast izolovaný od súvislých lesov, s dobrým zložením drevinného porastu a relatívne vysokým zastúpením jarabiny brekyňovej. Na opačnej strane cesty (súčasť budúceho juhovýchodného obchvatu) nadväzujú na lesný porast mokradňové spoločenstvá v bočnom údolí a terénnej znížene - porasty vysokých ostríc, vrby popolavej a lužných drevín. Lesná časť tohto biocentra nie ohrozovaná navrhovanou činnosťou. Mokradňá časť je ohrozená rozširovaním súčasnej komunikácie medzi ZŠ Východná a bývalou

teplárňou, budovaním otočky autobusov a prepojenia ulice gen. Svobodu na navrhovanú činnosť, pričom ohrozenia smerujú k záberu cenných biotopov, fragmentácii biotopov, narušeniu vodného režimu s následnou degradáciou biotopov (vysychanie, prienik ruderálnych a invázných druhov rastlín, zmena druhového zloženia).

- Lokálne biocentrum LBC 12 - Brezina (v priamom dotyku len s variantom A, ale významne ovplyvnené všetkými variantmi) - Plošne dosť rozsiahle staršie lesné porasty s prevažne prirodzeným zložením, súčasťou lokality sú aj trávobylinné spoločenstvá s výskytom ohrozených druhov rastlín. Oddelenie lesného komplexu Breziny od komplexu lesov nad Soblahovom patrí medzi najväčšie ohrozenia a to realizáciou zárezového variantu B1. Najmenšie ohrozenie predstavuje realizácia tunelového variantu C2 (napriek väčšiemu záberu lesných pozemkov). Priame čiastkové ohrozenie niektorých funkcií biocentra hrozí aj pri realizácii variantu A2 (rekreačná, funkcia lesoparku a i.).
- Lokálny biokoridor LBK 4 - Lavičkový potok - Biokoridor je viazaný na nivu vodného toku a ekotóny na okrajoch lesných porastov. Lavičkový potok má viacej zdrojov mokradňného charakteru, tečie spod Breziny (oblasť Záhradky) a z oblasti Vápenice medzi sídliskom Juh a Halalovkou, pri leteckých opravovniach sa stáča na JZ a na okraji letiska vteká do Soblahovského potoka. Prakticky celý potok je upravený. V posudzovanom území sa nachádzajú tri zo štyroch vymapovaných úsekov, z ktorých dva sú hodnotené ako podpriemerne významné a jeden ako nadpriemerne významný. V tomto úseku vodný tok preteká cez široký dobre zapojený porast drevín, v ktorom dominujú vrby - biela, krehká a popolavá. Sprievodné biotopy sú ohrozené rozširovaním súčasnej komunikácie medzi ZŠ Východná a bývalou teplárňou (zničenie biotopov počas výstavby, resp. dlhodobý negatívny vplyv prevádzky komunikácie na ostávajúce biotopy v tesnej blízkosti cesty). Samotný tok je ohrozený úpravou časti toku a vybudovaním oporného múru, tzn. zníženie funkčnosti tohto prvku miestneho územného systému ekologickej stability.
- Lokálny biokoridor LBK 7 - Brezina - lúky pod Košňovcom - Biokoridor viazaný na nivu vodného toku a ekotóny na okrajoch lesných porastov. V záujmovom území sa nachádza menšia časť začínajúca v oblasti pod Sokolicami, prechádzajúca poza areál výstaviska, popri a cez vojenský areál v Zábraní a pokračujúca do Kubrej. Čiastočné (minimálne) ohrozenie bude výstavbou všetkých troch variantných riešení, hlavne nevhodným technickým riešením premostenia biokoridoru (napr. násypový variant alebo nevhodné umiestnenie pilótov mostných objektov do mokradňných biotopov, resp. veľmi nízke premostenie vyžadujúce odstránenie časti brehových porastov a pod.)
- Navrhovaný lokálny biokoridor LBK - N 3 Brezina - Halalovka - Navrhovaný biokoridor má spájať Brezinu (LBC 12) s ekosystémami Halalovky (LBC 11) a s Lavičkovým potokom (LBK 4). Značná časť tohto biokoridoru fyzicky existuje a pre niektoré taxonomické skupiny tento biokoridor funguje. Ohrozením jeho funkčnosti bude nevhodné technické riešenie prepojenia ulice gen. Svobodu na JV obchvat (násypový variant bez dostatočne veľkých a vhodných prvkov umožňujúcich migráciu živočíchov a prúdenie povrchových a podzemných vôd).

Komplexné vyhodnotenie vplyvov konkrétneho projektu dopravnej infraštruktúry s významnými vplyvmi na prvky ochrany prírody a krajiny bude potrebné vykonať samostatným posúdením vplyvov navrhovanej činnosti podľa zákona na základe technického riešenia a poznania prírodných pomerov. V zmysle smernice o biotopoch a voľne žijúcich vtákoch vplyvy každého navrhovaného plánu alebo projektu, ktorý by mohol mať významný vplyv na lokality v sústave Natura 2000, musia prejsť mechanizmom primeraného posúdenia a to ešte pred samotným povolením činnosti.

Vplyvy na kultúrne dedičstvo

V oblastiach, kde dopravná infraštruktúra s intenzívnou dopravou prechádza cez intravilán miest a obcí, sa prejavujú jej negatívne účinky (vplyv emisií, vibrácií) na nehnuteľných národných kultúrnych pamiatkach. Primárne potenciálne vplyvy PUM bude možné vidieť v poklese vibrácií a imisných koncentrácií znečisťujúcich látok, ktoré pôsobia na nehnuteľné národné kultúrne pamiatky situované v intravilánoch sídiel pozdĺž dopravných trás.

Nové trasovanie niektorých dopravných koridorov, môže viesť k stretu s chránenými pamiatkami (predpokladať možno najmä narušenie diaľkového pohľadového uhlu, vplyv vibrácií). Komplexné vyhodnotenie vplyvov konkrétneho projektu dopravnej infraštruktúry na kultúrne dedičstvo je možné na základe technického riešenia. Riziko negatívnych vplyvov realizácie navrhovaných opatrení PUM na kultúrne dedičstvo je málo významné, prevládať budú mierne pozitívne vplyvy, najmä v dôsledku opatrení znižujúcich intenzitu automobilovej dopravy v centre mesta Trenčín (Mestská pamiatková rezervácia), kde sa nachádza podstatná časť pamiatkového fondu. Zároveň však treba upozorniť, že v kategórii ohrozenia sú predovšetkým archeologické lokality, hlavne s neodkrytými archeologickými nálezmi. Tejto problematike je potrebné venovať mimoriadnu pozornosť pri príprave projektov dopravnej infraštruktúry. Zásah do existujúcich archeologických lokalít predstavuje JVO.

Materiálne zdroje a vplyvy súvisiace s ich využitím, produkcia odpadov

Vplyv na materiálne energetické zdroje je nepriaznivo ovplyvňovaný trendmi, z ktorých dominuje sústavný pozvoľný presun z hromadnej na individuálnu dopravu a zo železničnej na cestnú dopravu. Pri hodnotení cieľov stratégie je preto rozhodujúce, tak ako v prípade tvorby emisií, ako táto podporuje rozvoj železničnej dopravy a verejnej osobnej dopravy. Ďalším aspektom súvisiacim s rozvojom dopravnej infraštruktúry je ochrana nerastného bohatstva, efektívne využívanie zdrojov surovín a znižovanie dopadov ťažby a prepravy surovín pri realizácii projektov.

Zdrojom produkcie odpadov bude najmä výstavba dopravnej infraštruktúry navrhovanej PUM. Najväčší podiel na vzniku stavebných odpadov a odpadov z demolácií má výkopová zemina. Z hľadiska efektívneho využívania zdrojov je dôležité maximálne možné využitie materiálov získaných pri výstavbe. Ide jednak o primárne materiály z výkopov zo zárezov a tunelov a jednak o stavebné odpady, napr. z asanácií.

V súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady č. 2008/98/ES o odpade a o zrušení určitých smerníc vyplýva, že cieľom odpadového hospodárstva v oblasti stavebného odpadu a odpadu z demolácie je do roku 2020 zvýšiť prípravu na opätovné použitie, recykláciu a zhodnotenie stavebného odpadu a odpadu z demolácie vrátane zasympávacích prác ako náhrady za iné materiály v jednotlivom kalendárnom roku najmenej na 70% hmotnosti takéhoto odpadu vzniknutého v predchádzajúcom kalendárnom roku. Pri návrhu dopravnej infraštruktúry je potrebné zvoliť technické riešenia s maximálnym využitím výkopových zemín, navrhnuť také geotechnické opatrenia, aby sa minimalizovala potreba výmeny nevhodného podlažia. Efektívne využívanie získaných materiálov môže znížiť aj dopad na iné zložky životného prostredia, kde v opačnom prípade dochádza k vytváraniu depónií, s negatívnym vplyvom na reliéf, k záberom pôdy, k likvidácii biotopov a pod. Počas prevádzky budú vznikať odpady pri údržbe a opravách dopravnej infraštruktúry.

Odpady v doprave vznikajú aj v dôsledku obmeny vozového parku (likvidácia autovrakov, prípadne ojazdených vozidiel). Okrem vrakov áut vznikajú aj potrebované pneumatiky, ktorých množstvo v posledných rokoch vykazuje rastúci trend. Nebezpečenstvo pre životné prostredie vzhľadom na obsah toxických zložiek, predstavujú aj vyradené autobatérie. Za predpokladu dodržania legislatívnych podmienok v oblasti odpadového hospodárstva a cieľov definovaných v POH, nie je pravdepodobné významnejšie negatívne ovplyvnenie na úseku hospodárenia s odpadmi v dôsledku realizácie PUM.

Komplexné vyhodnotenie vplyvov

Pravdepodobné vplyvy navrhovanej dopravnej infraštruktúry PUM na životné prostredie a na zdravie obyvateľstva boli podrobne spracované v SoH v prílohe č. 1. „Posúdenie infraštruktúrnych opatrení“ na dotknuté územie, čo uvádza nasledujúca tabuľka členená podľa jednotlivých sektorov mobility, tak ako sú uvedené v PUM Trenčín a to:

- Automobilová doprava (A)
- Cyklodoprava (B)
- Chôdza a verejný priestor (označované ako C)
- Statická doprava (P)
- Verejná doprava (V)
- Nákladná doprava (N)

Automobilová a statická doprava - Sumárne vyhodnotenie vplyvov projektov

Názov	Pobytový komfort	Bezpečnosť	Zdravie	Ovzdušie a klíma	Pôda a horniny	Materiálne zdroje	Voda	Krajina a ÚSES	Ochrana prírody	Natura 2000	Kultúra
A1 Záchytné parkoviská P+R	+1	+2	+2	+1	-1	+2	0	-1	0	0	0
A2 Realizácia protihlukových opatrení	+2	0	+2	+1	0	0	0	+1	0	0	+1
A3 Zlučovanie stĺpov a dopravného značenia	+2	+2	0	0	0	0	0	+1	0	0	0
A4 Realizácia nových miestnych komunikácií	+1	+2	+1	-1	-1	0	0	-1	0	0	0
A5.1 Prepojenie Električnej a ul. Gen. M.R.Š.	+2 -1	+2	+2 -1	+2	- 1 -2	0	0	-2	0	0	+2
A5.2 Most ostrov Orechové	+2	+2	+2	+1	0	+1	-1	-1	0	-1	0
A5.3 Napojenie I/61B na ul. Gen. L. Svobodu	+1	+2	+1	+1	-1	0	-1	0	0	0	0
A5.4 Severný obchvat od Záblatia po Isteb..	+1	+2	+1	+1	-1	0	0	-1	0	0	0
A5.5 Obchodná zóna Laugarício	+1	+2	+1	0	-1	0	-1	-1	0	0	0
A5.6 Prepojenie Soblahova na Východnú	+1	+1	+1	-1	-1	0	0	0	0	0	0
A5.7 Prepojenie Soblahova do Kubrice...	-2	+1	+1	-1	-2	-1	-1	-1	0	0	0
A5.8 Prepojenie Opatovce, III/1879	+1	+1	+1	-1	-1	0	0	0	0	0	0
A5.9 Preložka II/507 - Zamarovce	+1	+2	+1	-1	0	0	0	0	0	-1	0
A5.10 Predĺženie ul. Gen. L. Svobodu	+1	+2	+1	-1	0	0	0	-1	0	0	0
A5.11 Úprava II/507 od R2 po Trenčín	+1	+2	0	0	-1	0	0	0	0	0	0
A5.12 R2	0	+1	-1	-1	-1	0	-1	-1	0	0	0
A5.13 Napojenie Záblatia na diaľničný priv..	+1	+1	+1	0	-1	0	0	0	0	0	0
A5.14 Prepojenie ul. Ľ. Stárka a Brnianskej	+1	+1	?	?	-1	?	0	0	0	0	0
A5.15 Prepojenie Zlatovskej a Bavlnárskej ul	?	+1	?	?	?	?	0	0	0	0	0
A5.16 Predĺženie Jilemnického	-1	-1	-1	0	0	0	0	-1	0	0	0
A5.17 Kruh, objazd Jilemnického–K dolnej..	+1	+2	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0
A5.18 Prepojenie Jesenského a I. Olbrachta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A5.19 Predĺženie ul. Kúty	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A5.20 Diaľničný privádzač-alt. Pri Opatovej	+1	+2	+1	-1	-1	0	0	-1	0	0	0
A5.21 Parkovacie domy	+2	+2	+1	+1	0	+1	+1	+1	0	0	0
A6 Agregácia parkovacích miest..	+1	+1	+1	+1	0	+1	+1	0	+1	0	0
A7 Body mobility	+2	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	0	0	0
A8 Migračné objekty pre živočíchy-ekodukty	+1	+1	+1	+1	0	0	-1	+2	+2	+2	0

Názov	Pobytový komfort	Bezpečnosť	Zdravie	Ovzdušie a klíma	Pôda a horniny	Materiálne zdroje	Voda	Krajina a ÚSES	Ochrana prírody	Natura 2000	Kultúra
A9 Znižovanie imisnej záťaže vegetačnými ..	+2	+1	+2	+2	-1	0	+2	+2	+2	0	0
A10 Urb. opatr. pre redukciu neleg. parkova	+1	+2	+1	+1	0	0	+1	+1	0	0	0
A11 Znižovanie vnút. dlhu na komunikácie	+1	0	+1	+1	0	0	+1	+1	0	0	0
A12 Juhovýchodný obchvat	-1	+1	+1	+1	-2	-1	-2	-2	-2	0-	-1

Cyklodoprava - Sumárne vyhodnotenie vplyvov projektov

Názov	Pobytový komfort	Bezpečnosť	Zdravie	Ovzdušie a klíma	Pôda a horniny	Materiálne zdroje	Voda	Krajina a ÚSES	Ochrana prírody	Natura 2000	Kultúra
B1 Sieť segregovaných cyklociest	+2	+2	+2	+2	0	+1	0	-1	0	0	0
B2 Chránené cyklopruhy	+1	+2	0	+1	0	+1	0	0	0	0	+1
B3 Zdieľané cestičky pre chodcov a cyklistov	+1	+1	+1	+1	-1	+1	0	-1	0	0	0
B4 Rekr. cyklocesty a reg. dopr. cyklocesty	+2	+2	+2	+2	0	+1	0	-1	-1	-1	0
B5 Podjazdy / podchody	+1	+2	+1	0	-1	+1	0	0	0	0	0
B6 Viacúčelové pruhy	+1	+1	+1	+1	+1	0	0	0	0	0	0
B7 Cyklomosty / cyklolávky	+2	+2	+2	+2	0	+1	0	-1	-1	0	0
B8 Upokojené cyklistické prepojenia.	+1	+1	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0
B9 Bezpečné cyklistické križovatky	+2	+2	+1	0	-1	0	0	0	0	0	0
B10 Cyklobusy	+2	+1	+1	+1	0	+1	0	0	0	0	0
B11 Chránené stanoviska pre bicykle.	+1	0	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0
B12 Doplnková cykloinfraštruktúra	+1	0	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0

Chôdza a verejný priestor - Sumárne vyhodnotenie vplyvov projektov

Názov	Pobytový komfort	Bezpečnosť	Zdravie	Ovzdušie a klíma	Pôda a horniny	Materiálne zdroje	Voda	Krajina a ÚSES	Ochrana prírody	Natura 2000	Kultúra
C1.1 Rekonštr. Starého žel. mosta+pešie..	+2	+2	+1	+2	-1	-1	-1	-1	-1	0	+2
C1.2 Podchod križ. Legionarska a Električná	+1	+2	0	0	-1	0	0	0	0	0	0
C1.3 Revitalizácia ulíc v širšom centre mesta	+2	+2	+2	+2	0	+1	0	+2	+2	0	0
C1.4 Rekonštr. Starého žel. mosta+cyklotr.	+1	+2	+1	+2	-1	-1	-1	-1	-1	0	+2
C2 Upokojené zóny, ...	+2	+2	+2	+1	+1	+1	+1	+1	+1	0	0
C3.a, C3.b Zelené koridory-veget. prvky...	+2	0	+1	+2	+1	+1	+2	+2	+2	0	0
C3.2 Pešie a cyklistické trasy dostupnosť zel.	+1	+1	+1	+1	-1	+1	0	-1	-1	0	0
C3.3.1 Zelený koridor Zelený most-Bratislava	+2	+2	+2	+2	0	+1	0	-1	0	0	0

Názov	Pobytový komfort	Bezpečnosť	Zdravie	Ovzdušie a hlásno	Pôda a horniny	Materiálne zdroje	Voda	Krajina a ÚSES	Ochrana prírody	Natura 2000	Kultúra
C3.4 Rekr. napojenie na lesopark Brezina	+2	0	+1	+2	-1	0	-1	-1	-1	0	0
C3.5 Posúdenie výsadby stromov cykl. trasy	+1	0	+1	+1	+1	0	0	+1	0	0	0
C4.1.1 Odstraňovanie bariér lesopark Brez.	+2	+1	0	0	-1	-1	0	+2	+1	0	0
C4.1.2 Vybud. pozem. kabínkovej lanovky	+1	0	+1	0	-2	-2	-1	-2	-2	0	+2
C4.2 Odstr. prerušenie chodník. na výjazdoch	+1	+2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C4.3 Rozširovanie úzkych chodníkov	+1	+2	0	0	0	0	0	+1	0	0	0
C4.4 Transformácia dopravy na Sídlišku Juh	+2	+2	+1	+1	-1	0	0	+1	+2	0	0
C4.5 a C.4.7 Rekonštr. chodník. a prechodov	+1	+2	0	+1	0	0	0	+1	0	0	0
C5 Adaptívne verejné osvetlenie	+1	+2	+1	0	0	+1	0	+1	0	0	0
C6 Vybavenie uličného a verejn. priestoru	+1	+1	+1	+1	0	+1	+1	+2	0	0	+1
C7 Školské zóny	+1	+2	+1	+1	0	+1	0	+1	0	0	0

Verejná doprava - Sumárne vyhodnotenie vplyvov projektov

Názov	Pobytový komfort	Bezpečnosť	Zdravie	Ovzdušie a klíma	Pôda a horniny	Materiálne zdroje	Voda	Krajina a ÚSES	Ochrana prírody	Natura 2000	Kultúra
V1 Integrované terminály TIOP	+1	+1	+1	+1	0	+1	0	0	0	0	0
V2 Obnova vozového parku MHD	+2	+1	+2	+1	0	+2	+1	+1	0	0	0
V3 Podpora mestskej žel. dopravy trať 143	+2	+1	+2	+2	0	+2	0	+1	0	0	0
V4 Modernizácia vybraných zastávok ...	+1	+1	0	0	-1	0	0	0	0	0	0
V5 Zaisťovanie dostupnosti zastávok MHD	+1	+1	0	0	0	0	0	+1	0	0	0

Nákladná doprava - Sumárne vyhodnotenie vplyvov projektov

Názov	Pobytový komfort	Bezpečnosť	Zdravie	Ovzdušie a klíma	Pôda a horniny	Materiálne zdroje	Voda	Krajina a ÚSES	Ochrana prírody	Natura 2000	Kultúra
N1.1 Realizácia konsolidačných centier	+1	+1	+1	+1	0	+1	0	0	0	0	0
N2 Mestské zdieľ. cargobicykle a mikrobilita	+1	+1	+1	+1	0	+1	0	0	0	0	0

Stupnica vyhodnotenia vplyvov

- 2 Dosaiahnutie environmentálneho cieľa za cenu prijatia náročnejších zmiern. opatrení
- 1 Dosaiahnutie environmentálneho cieľa za cenu dodržania zmiernujúcich opatrení
- 0 Väzba medzi strategickým cieľom a environmentálnym cieľom neexistuje alebo je slabá
- +1 Mierna podpora environmentálneho cieľa
- +2 Výrazná podpora environmentálneho cieľa

PUM predstavuje dokument, ktorého naplnenie a implementácia by mohla z krajského mesta Trenčín vytvoriť v najbližších desaťročiach moderné mesto, v ktorom by predstavovali

najvyššie hodnoty využívaný kultúrno-historický potenciál mesta a prírodné danosti s pečaťou trvalej udržateľnosti. Za tým všetkým by bol spokojný, neuponáhľaný človek užívajúci si túto ponuku. Podmienky pre takýto stav by mala navodiť realizácia navrhovaných opatrení, vyplývajúca zo strategických a špecifických cieľov PUM. Konfrontovaním cieľov Stratégie a environmentálnych cieľov stanovených kolektívom spracovateľa dokumentácie SEA sa potvrdilo opodstatnenie nastaveného smeru PUM, pričom materiál prešiel niekoľko stupňovým hodnotením s nasledovnými výsledkami.

P.č.	Environmentálny cieľ	Strategický cieľ 1	Strategický cieľ 2	Strategický cieľ 3	Strategický cieľ 4	Strategický cieľ 5			
1.	Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva	+1	+1	+2	+2	+1			
2.	Znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach	+1	+1	+2	+2	+1			
3.	Zvýšenie bezpečnosti dopravy	+2	+2	+2	+2	+1			
4.	Zvýšiť kvalitu bývania, kultúrneho a spoločenského potenciálu mesta	+2	+2	+2	+2	+2			
5.	Znižovať produkciu emisií a uhlíkovej stopy z dopravy	+1	+2	+2	+2	+2			
6.	Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov	+1	+2	+2	+2	+2			
7.	Zvyšovať podiel zelene v urbánnom prostredí a predchádzať klimatickým zmenám aj inými opatreniami				+1	+2	+1	+1	+1
8.	Minimalizovať zábery poľnohospod. pôdy a lesných pozemkov				0	0	-1	-2	-1
9.	Predchádzať rizikám z titulu nestability horninového prostredia				0	0	-1	-2	0
10.	Nezhoršovať ekologický a chemický stav vôd a odtokové pomery v území				+1	+1	0	-1	+1
11.	Obmedzovať zásah do vodohospod. chránených území a ochranných pásiem vodných zdrojov				0	0	0	-2	-1
12.	Zabezpečiť protipovodňovú ochranu územia				+1	+1	0	-1	0
13.	Zabezpečiť ochranu chránených území a biodiverzity				+1	+1	-1	-2	0
14.	Zabezpečiť integritu lokalít systému Natura 2000				0	0	-1	-2	0
15.	Udržať ekologickú stabilitu krajiny				+1	+1	+2	-2	+1
16.	Zvyšovať estetickú a scenerickú hodnotu prírodnej aj urbánnej krajiny				+2	+2	+1	-1	+1
17.	Chrániť objekty kultúrneho dedičstva				+2	+2	0	+2	0
18.	Zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov				+1	+1	+2	+2	+2
19.	Racionálne využívať prírodné zdroje, predchádzať vzniku odpadov				0	0	0	-1	0

+2	Výrazná podpora environmentálneho cieľa
+1	Mierna podpora environmentálneho cieľa
0	Väzba medzi strategickým cieľom a environmentálnym cieľom neexistuje alebo je slabá
-1	Dosiahnutie environmentálneho cieľa za cenu dodržania zmierňujúcich opatrení
-2	Dosiahnutie environmentálneho cieľa za cenu prijatia náročnejších zmierňujúcich opatrení

Záver z uvedeného vyhodnotenia možno zosumarizovať nasledovne:

- Environmentálne ciele uvedené pod č. 1-7 a 18 sú pozitívne podporované všetkými strategickými cieľmi. Najvýraznejšie sa to prejavuje v oblastiach zlepšenia komfortu bývania a vôbec pobytových aktivít v meste, čo je dôsledok vylepšenia urbánneho a verejného prostredia. Zároveň sa vytvárajú podmienky pre spoločenské a kultúrne vyžitie. Druhým najvýznamnejším efektom je podstatné vylepšenie situácie

v dopravnej bezpečnosti. Výrazný bude aj pokles produkcie emisií z dopravy, čo znamená redukciu uhlíkovej stopy aj emisií skleníkových plynov. V meste sa tiež vytvoria dobre podmienky pre implementáciu opatrení, ktorými sa zvýši jeho adaptabilita na klimatické zmeny. V súvislosti s obmedzením dopravy v strede mesta a opatreniami v oblasti verejnej dopravy sa vytvárajú veľmi dobre podmienky pre efektívne využívanie energetických zdrojov (pohonných látok).

- Vysokú pozitívnu podporu zo strany takmer všetkých strategických cieľov majú aj environmentálne ciele uvedené pod č. 15, 16 a 17. Tie sú zamerané na udržiavanie, resp. zvyšovanie ekologickej stability krajiny a jej vizuálnej či estetickej hodnoty. Pri strategickom ciele č. 4 môže v niektorých prípadoch dôjsť k narušeniu krajiny a preto bude potrebné prijať príslušné opatrenia. Veľkú podporu získava aj ochrana kultúrnych pamiatok a to nielen v pasívnej ale aj aktívnej forme.
- Najväčší potenciál byť v nesúlade s environmentálnymi cieľmi alebo inými slovami najväčší dôraz na environmentálne ciele súvisiace so zásahmi do jednotlivých zložiek prírodného prostredia musia byť vynaložené pri implementácii opatrení strategického cieľa č. 4. V menšej miere to platí aj o strategickom ciele č. 3.

Prioritným cieľom SoH bolo vyhodnotiť všetky činnosti PUM, ktoré by mohli mať významnejší vplyv na životné prostredie. Všetky hodnotené činnosti majúce územný priemet a sú investičného charakteru prešli dvomi úrovňami posúdenia, všeobecným podľa jednotlivých zložiek či aspektov životného prostredia a tabuľkovým vyhodnotením. Je potrebné mať na zreteli, že posudzovanie vzhľadom na charakter strategického dokumentu, jeho rozsah a v mnohých prípadoch i neurčitosti nemohlo byť robené v mierke podrobnosti aká pripadá na proces EIA. Ciele strategického environmentálneho posudzovania (SEA) boli zamerané na významné faktory ovplyvnenia kvality životného prostredia prípadne na vylučujúce faktory, pričom niektoré z navrhovaných projektov už prešli posudzovaním vplyvov na životné prostredie (EIA) a majú vydané záverečné stanovisko (R2, JVO).

Kumulatívne a synergické vplyvy

V strategickom dokumente sa kumulatívne a synergické vplyvy prejavujú vzhľadom na osídlenie a sieť existujúcej infraštruktúry najmä pri realizácii viacerých činností v území, ktoré majú tendenciu sa sčítavať, potom možno konštatovať, že riešené územie z pohľadu implementácie PUM bude prejavovať skôr tendenciu tieto vplyvy rozkladať. Budovaním ciest či už vo vnútri mesta alebo na jeho okraji, dochádza k rozkladaniu emisnej aj hlukovej záťaže na väčšie územie. Takýmto spôsobom bolo vyhodnotených množstvo opatrení z pohľadu negatívnych vplyvov (hluk a znečisťovania ovzdušia).

Pri realizácii navrhovaných projektov PUM sa predpokladá kumulácia vplyvov počas výstavby „úprava cesty I/61“ a zároveň aj rekonštrukcie starého cestného mosta, následne po ukončení výstavby a spustení premávky po Električnej. Potrvá nejaký čas kým sa dopravné prúdy stabilizujú a kým si obyvateľstvo na tento stav zvykne. Zakrátko však začnú obyvatelia mesta pociťovať benefity tohto riešenia a dopravné prúdy medzi centrom a Juhom ako aj na pravej strane Váhu sa „skľudnia“ a vytvorí sa priestor pre doladenie prípadných nedostatkov, ktoré sa vyplávajú na povrch. Dôležitá je preto dôsledná príprava týchto projektov založená na monitorovaní a navrhnutých protiemisných a protihlukových opatreniach.

Opakom týchto vplyvov sú vplyvy s pozitívnym účinkom, ktoré sa prejavujú po implementácii navrhovaných opatrení tým, že sa zabezpečí skľudňovanie centra mesta, jeho verejných ale aj obytných priestorov. Sadou takýchto opatrení dochádza k obmedzovaniu vstupu automobilov do niektorých častí mesta, ich vynútenému spomaľovaniu vo vybraných uliciach a naopak začínajú sa preferovať verejná, cyklistická a pešia doprava, čomu sa taktiež účelovo vytvárajú vhodné podmienky. Dochádza potom k synergii rôznych faktorov, ktorých výsledkom je vytvorenie prostredia, kde sa oplatí bývať, žiť a mesto navštíviť.

Pre to, aby to takto mohlo fungovať je potrebné dosiahnuť to, aby boli postupne realizované nosné stavebné prvky takejto konštrukcie.

Návrh strategického dokumentu rieši otázky a problémy lokálneho charakteru v regionálnom kontexte. Na základe vyhodnotenia vplyvov na životné prostredie sa nepriaznivé cezhraničné environmentálne vplyvy nepredpokladajú.

V. Celkové hodnotenie vplyvov strategického dokumentu na navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu alebo súvislú európsku sústavu chránených území (NATURA 2000)

Implementácia PUM v závislosti od prírodných podmienok si môže vyžadovať aj likvidáciu biotopov európskeho významu a to zásahom do chránených území na európskej úrovni (Natura 2000) a obmedzením konektivity týchto území.

V rámci strategického posudzovania projektov zaradených do PUM bola vykonaná analýza ich stretov s územiami Natura 2000 vrátane vyhodnotenia potenciálnych vplyvov na tieto územia. Ich prehľad je nasledovný:

- A5.2 B-most ostrov-Orechové

Navrhovaná stavba priamo nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy na predmet ochrany sa predpokladajú pri ÚEV Váh pri Zamarovciach, ktoré sa nachádza vo vzdialenosti cca 40 m. Na predmetnú stavbu bolo zrealizované Primerané posúdenie (Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja (2020)) v zmysle čl. 6(3) a 6(4) s hodnotením: „Realizáciou stavby nemožno vylúčiť dotknutia európsky významných druhov a biotopov“. Vzhľadom na nedostatočnú podrobnosť návrhu a identifikáciu miery zásahu bude potrebné posúdiť v nasledujúcej etape prípravy stavby postupmi v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch.

- A5.9 K Preložka II/507 - Zamarovce

Kontakt s územím SKUEV0397 Váh pri Zamarovciach. Na predmetnú stavbu bolo zrealizované Primerané posúdenie (Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja (2020)) v zmysle čl. 6(3) a 6(4) s hodnotením: „Realizáciou stavby nemožno vylúčiť dotknutia európsky významných druhov a biotopov“. Vzhľadom na nedostatočnú podrobnosť technického riešenia stavby a identifikáciu miery zásahu bude potrebné posúdiť v nasledujúcej etape prípravy stavby postupmi v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch.

Je pravdepodobné, že niektoré návrhy PUM, týkajúce sa dobudovania dopravnej infraštruktúry, budú mať negatívne vplyvy na územia Natura 2000. V zmysle smernice o biotopoch a voľne žijúcich vtákoch vplyvy každého navrhovaného plánu alebo projektu, ktorý by mohol mať významný vplyv na lokality v sústave Natura 2000, musia prejsť mechanizmom primeraného posúdenia a to ešte pred samotným povolením činnosti. Výsledok primeraného posúdenia je podkladom následného povoľovania.

VI. Závery

1. Výsledok procesu posudzovania (odporúčanie, neodporúčanie)

Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie podľa ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov, v ktorom sa preukázal potenciál pozitívnych vplyvov implementácie strategického dokumentu na životné prostredie, ako aj s prihliadnutím na stanoviská k správe o hodnotení, výsledky verejného prerokovania, závery odborného posudku a za súčasného stavu poznania

sa odporúča

schválenie/prijatie strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín za predpokladu dodržania „Návrhu opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov strategického dokumentu“ uvedených v časti V.1. SoH, kapitole 7. odborného posudku, časti VI.3 tohto záverečného stanoviska a zapracovania pripomienok uvedených v časti VI. „Záver“; bod 3. „Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu“ tohto záverečného stanoviska s tým, že ak jednotlivé projekty budú spĺňať kritériá pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní vplyvov, bude potrebné vykonať posúdenie vplyvov na životné prostredie pred ich povolením podľa osobitných predpisov.

2. Odporúčany variant

Na realizáciu sa odporúča navrhovaný variant strategického dokumentu.

3. Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu

Na základe stanovísk doručených dotknutými orgánmi, obcami a verejnosťou v procese pripomienkovania SoH je potrebné pripomienky, ktoré boli spracovateľom strategického dokumentu a spracovateľom odborného posudku akceptované, zapracovať do návrhovej a následne aj do implementačnej časti strategického dokumentu. Vyhodnotenie pripomienok (akceptované, berie sa na vedomie) je uvedené v časti III. „Opis priebehu prípravy a posudzovania“, bod 6. „Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie“ tohto záverečného stanoviska pod časťou „Vyjadrenie spracovateľa PUM a SoH k pripomienkam uvedeným v stanovisku“.

Pripomienky, ktoré spracovateľ PUM berie na vedomie, je potrebné taktiež vyhodnotiť a zapracovať, jedná sa o nasledovné pripomienky:

- rešpektovať ochranné pásma letísk, heliportov a leteckých pozemných zariadení, ktoré sa nachádzajú na území mesta Trenčín a taktiež aj ochranné pásma Letiska Dubnica, ktorého ochranné pásma zasahujú aj na územie mesta Trenčín
- v prípade, ak realizáciou projektov dôjde k zmene stavu mokrade, jej úprave, zasypávaniu alebo odvodňovaniu, je obstarávateľ povinný žiadať o súhlas podľa § 6 ods. 5 zákona 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov okresný úrad v sídle kraja,
- pri výstavbe maximálne využiť získané materiály, čím sa zníži dopad na životné prostredie,
- pri ťažbe surovín v čo najväčšej miere využívať existujúce ložiská a nové otvárať len v prípade nevyhnutnosti,
- minimalizovať využívanie neobnoviteľných zdrojov a prednostne využívať obnoviteľné zdroje,
- racionálne využívať prírodné zdroje, predchádzať vzniku odpadov,
- V časti „Plán udržateľnej mobility Trenčín“, časť druhá Návrh dopravného systému, E.1 Dopady na životné prostredie a zdravie, E.1.3.1.2 Navrhované prioritné opatrenia pre zníženie dopadov dopravy dáva do pozornosti Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, štátna správa ochrany ovzdušia, rozšíriť uvedené prioritné opatrenia v záujme dosiahnutia dobrej kvality ovzdušia o možnosť vydať všeobecne záväzné nariadenie na svojom území alebo vymedzenej časti územia, v ktorom bude regulovaná prevádzka cestných motorových vozidiel počas smogovej situácie a zriadenie a vymedzenie nízkoemisných zón,
- pri nových zmenách a doplnkoch UPN mesta Trenčín zohľadniť závery získané zo spracovaného dokumentu Hluková záťaž mesta Trenčín pri navrhovaní nových lokalít a stavieb určených na bývanie.

V PUM sú v záveroch Návrhovej časti prezentované nasledovné prioritné opatrenia pre zníženie dopadov na životné prostredie a zdravie:

- Realizácia úpravy trasy prietahu cesty I/61 spojená so zmenou triedy ciest a miestnych komunikácií, upokojením dopravy (Zóny 30, Pešie, Školské a Obytné zóny) a transformáciou CMZ
- Podpora znižovania miery automobilizácie s výraznou podporou adekvátnych alternatív. Vzhľadom ku abrázii pneumatík, brzdových ložísk, telies vozidiel, povrchu vozovky a dokonca náteru vozovky a resuspenzii nie je možné výrazné zníženie znečistenia (najmä PM) z cestnej dopravy bez zníženia intenzít IAD.
- Nahradenie časti nákladnej dopravy (doručovateľských služieb) a technických služieb bezemisnými alternatívami - cargo bicyklami, centralizovanými automatizovanými click-and-collect úloženkami. Posúdenie a pilotné zriadenie bezemisných zón nákladnej dopravy v meste.
- Podpora elektromobility s ohľadom na prioritu podpory nemotorovej a verejnej dopravy
- Rýchlejšie zavedenie bezemisnej MHD a VOD s ohľadom na finančné náklady, prípadne možnosť získania dotácií na obnovu vozového parku.
- Rozvoj mestskej zelene v uličných profiloch a biokoridorov, plôch zelene a „zelených parkovísk“.
- Selektívne zavedenie primárne organizačných a pasívnych-nestavebných protihlukových opatrení v lokalitách s pravdepodobným prekročením hygienických limitov.

Na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie sa na základe ich identifikácie v SoH a odbornom posudku odporúčajú pre implementáciu strategického dokumentu nasledovné opatrenia:

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na ovzdušie, vplyvov hluku a vibrácií, vplyvov na obyvateľstvo a zdravie

Hlavnými opatreniami v segmente ovzdušia, hluku, vibrácií a zdravia sú navrhované riešenia uvedené v PUM (Zásobník opatrení).

Medzi technické opatrenia na zníženie hlukovej záťaže riešeného územia preferovať protihlukové clony, v zastavanom území s obmedzením ich realizácie je možné napr. zaradiť kryt vozoviek z „nízkohlučného“ asfaltu a pod.

Opatrenia na zmiernenie budúcich rizík spojených so zmenou klímy

Pre navrhované dopravné stavby aplikovať adaptačné opatrenia pre znižovanie rizík klimatických javov, ktoré sú v podmienkach konkrétneho projektu opodstatnené, napr. výsadba líniovej zelene, zníženie sklonov svahov, zvýšenie kapacity drenážnych systémov, používanie špecifických systémov zachytávania vody, preložky vodných tokov, používanie odolných materiálov, návrhy ochranných systémov (napr. vetrolamy, protipovodňová ochrana), výstavba ochranných inžinierskych stavieb (napr. hrádze), inštalácia monitorovacích, informačných a výstražných systémov, environmentálny manažment a pod.. Adaptačné opatrenia aplikovať aj u existujúcej dopravnej infraštruktúry s rizikom pôsobenia klimatických javov.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na pôdu

Zvažovať alternatívy umiestnenia stavieb dopravnej infraštruktúry na poľnohospodárskej pôde so zreteľom na ochranu najkvalitnejších poľnohospodárskych pôd a obmedzenia zásahov do ochranných lesov aj lesov osobitného určenia.

Pri projektovaní navrhovanej dopravnej infraštruktúry preferovať technické riešenie, ktoré minimalizuje zábery poľnohospodárskej, resp. lesnej pôdy.

Pri príprave stavieb postupovať podľa zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov a zákona č. 326/2005 Z.z. o lesoch v znení neskorších predpisov.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na horninové prostredie a nerastné suroviny, geologické riziká

V rámci prípravy a výstavby navrhovanej dopravnej infraštruktúry je potrebné realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia. Tieto opatrenia musia byť navrhnuté na základe podrobného inžinierskogeologického prieskumu.

V prípade stretu navrhovanej dopravnej infraštruktúry s lokalitami ložísk nerastných surovín preferovať technické riešenie, ktoré minimalizuje vplyvy na ne.

Posúdiť stret projektov so skládkami odpadov a environmentálnymi záťažami podľa geologického zákona.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na povrchové a podzemné vody

Zvažovať alternatívy umiestnenia stavieb dopravnej infraštruktúry so zreteľom na ochranu vodárenských zdrojov, prírodných liečivých zdrojov, prírodných zdrojov minerálnych vôd.

Umiestnenie stavieb dopravnej infraštruktúry v chránenej vodohospodárskej oblasti, v ochranných pásmach vodárenských zdrojov, prírodných liečivých zdrojov, prírodných zdrojov minerálnych vôd je možné za predpokladu ak zistenia hydrogeologického prieskumu preukáza, že navrhované technické riešenie navrhovanej stavby nebude mať vplyv na režim a kvalitu kolektorov týchto zdrojov vôd.

Dopravné stavby v oblasti križovania s vodným tokom musia mať také parametre, aby nedošlo k zníženiu prietokového profilu dotknutého vodného toku a aby neboli prekážkou pre odtok veľkých vôd.

V rámci prípravy navrhovanej dopravnej infraštruktúry minimalizovať zásahy do korýt vodných tokov.

Zrážkové vody z povrchov navrhovaných vozoviek, parkovísk pred zaústením do recipientu prečistiť v závislosti od typu odvodňovanej plochy.

Pri návrhu nakladania s dažďovými vodami zachytenými na spevnených povrchoch navrhovanej dopravnej infraštruktúry je potrebné vychádzať z miestnych geologických a hydrogeologických podmienok. V územiach, kde je to možné, voliť prednostne infiltráciu zrážkových vôd do horninového prostredia. V prípade vypúšťania do vodného toku je potrebné posúdiť tok na možnosť zaústenia kulminačného prietoku prečistených zrážkových vôd a podľa potreby navrhnuť príslušné opatrenia.

V priebehu výstavby je všeobecne dôležité dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav stavebných mechanizmov.

Pri plánovaní a realizácii projektov dopravnej infraštruktúry zohľadňovať požiadavky Rámcovej smernice o vodách.

Do PUM zapracovať „Konceptiu na ochranu vodných zdrojov Európy (COM(2012) 673 final zo 14.11.2012)“ ako aj závery, ktoré vyplynuli z posúdenia Stratégie v oblasti ochrany vôd.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na ochranu bioty – konkrétne opatrenia

V rámci prípravy opatrení A5.2 a A5.9 vyhodnotiť vplyvy na územia Natura 2000 a v prípade potreby vypracovať primerané posúdenie.

Pri realizácii opatrenia A8, C1.1, C1.4 ako aj ostatných aktivít týkajúcich sa nadregionálneho biokoridoru Váhu spolupracovať so ŠOP SR. Platí to aj pre opatrenia A5.7, A5.10, A5.16, A5.20 a pri všetkých cyklotrasách v extraviláne.

Pri realizácii A5.1 spracovať samostatnú štúdiu ovplyvnenia parku M.R. Štefánika vrátane návrhu jeho revitalizácie.

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na ochranu bioty – všeobecné opatrenia

- minimalizovať všetky zábery biotopov, lesnej aj nelesnej drevinnej vegetácie,
- minimalizovať zábery v chránených územiach,
- nevyhnutné výrubu realizovať v mimohniezdnom a mimovegetačnom období,
- minimalizovať obdobie výstavby pri stavbách zasahujúcich do vodných tokov a ich bezprostrednom okolí,

- obmedziť výrubu drevín na nevyhnutnú mieru a ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením,
- pri výruboch brehových porastov odstrániť len nevyhnutný pás potrebný na realizáciu prác v rámci záberov stavby,
- po ukončení stavebných prác vykonať nové vegetačné úpravy, ktoré by mali byť realizované na základe vypracovania projektu vegetačných úprav schváleného príslušnou organizáciou ŠOP SR. Uprednostňované by mali byť lokálne druhy nízkych krovín z dôvodu zníženia stupňa atraktivity pre niektoré druhy vtákov a cicavcov a tým pádom aj ich možných kolízií s vozidlami,
- na plochách poškodených výstavbou zrealizovať revitalizačné opatrenia, plochy monitorovať a v prípade potreby realizovať opatrenia na zabránenie šírenia invázných druhov rastlín,
- pri návrhu mostných objektov je potrebné dbať o zachovanie dostatočného migračného priestoru pre živočíchy, t.j. medzi mostným objektom a vlastným brehom vodného toku ponechať voľný priestor (bermu) pre umožnenie prechodu živočíchom,
- v technickom riešení stavieb navrhovanej dopravnej infraštruktúry v oblastiach migrácie avifauny a netopierov navrhnuť zábrany (prevažne pri mostoch)

- vybrané opatrenia, ktoré vyplynuli zo záverečného stanoviska k JVO:

V rámci lokálneho biocentra LBC 11 - Halalovka umiestniť otoč autobusov mimo biotopov tvoriacich toto biocentrum, ako optimálny pre umiestnenie sa javí priestor tesne nad súčasnou zástavbou na Východnej ulici (nad navrhovanou lávkou pre peších). Napojenie ulice gen. Svobodu trasovať ponad biotopy biocentra (aby nedošlo k zničeniu porastov lužných drevín) a to zároveň tak, aby sa zachovala čo možno najväčšia funkčnosť navrhovaného lokálneho biokoridoru LBK-N Brezina - Halalovka (mostný objekt v dostatočnej šírke a výške nad terénom, ktorý umožní migráciu živočíchov a zachová, príp. ajlepší vodný režim). Doplniť vegetáciu v rámci navrhovaného biokoridoru (výsadba pôvodných, stanovištne vhodných druhov drevín). Pri predpokladanom oplotení súčasnej komunikácie na ulici Východná je potrebné uvažovať aj s podchodom pre zver popod súčasnú komunikáciu smerom k Lavičkovému potoku a lesným porastom Halalovky (ako najvhodnejší pre jeho umiestnenie sa javí priestor čo najbližšie k teplárni).

Objekty tunelových portálov oplotiť tak, aby pri nich nemohlo dochádzať k usmrteniu či zraneniu zveri a pri svahovaní zárezov v teréne postupovať tak, aby sa minimalizovala následná erózia vyššie položených lesných pozemkov, ale samotné svahy ponechať pokiaľ možno bez následného zalesnenia alebo výsadb krovitej vegetácie, nakoľko ide o veľmi cenné náhradné biotopy pre viaceré skupiny živočíchov (bezstavovce, jašterice, hady a pod.).

V najcennejšej časti lokálneho biokoridoru LBK 4 - Lavičkový potok s dostatočne vyvinutou sprievodnou vegetáciou (úsek približne v priestore oproti ZŠ Východná) minimalizovať zásahy do samotného Lavičkového potoka aj do jeho sprievodnej vegetácie odklonom prípadných stavebných zásahov spojených s potrebou rozširovania komunikácie do urbanizovanej časti. Plánovaný oporný múr realizovať tak, aby bol čo najmenšou prekážkou pre migráciu živočíchov v rámci biokoridoru a pokiaľ možno zlepšoval jeho stav (časť ozeleniť a vytvoriť tak možnosti úkrytu, zabezpečiť optimálny sklon a drsnosť použitých materiálov a pod.).

Minimalizovať ďalšie úpravy smerujúce k zužovaniu prietoku profilu Lavičkového potoka. V prípade stavebných úprav v koryte toku realizovať aj opatrenia na spomaľovanie odtoku vody a zníženie pozdĺžneho sklonu (zmenšiť napriamanie toku oblúkmi, vybudovať stupne, vysadiť chýbajúce brehové porasty pôvodnými stanovištne vhodnými druhmi drevín a pod.).

Neumiestňovať stavebné prvky (pilóty) do mokradných biotopov a mostné objekty situovať v dostatočnej výške nad súčasnou stromovou etážou mokradných biotopov lokálneho biokoridoru LBK 7 - Brezina - lúky pod Košňovcom.

V rámci navrhovaného lokálneho biokoridoru LBK-N 3 Brezina - Halalovka realizovať opatrenia navrhované v MÚSES mesta Trenčín v čo najširšej možnej miere (ozelenenie,

zatrávenie, výsadby krov a drevín, manažment - kosenie a pod.) a napojenie ulice gen. Svobodu trasovať tak, aby sa zachovala čo možno najväčšia funkčnosť biokoridoru (mostný objekt v dostatočnej šírke a výške nad terénom - migrácia živočíchov, vodný režim, doplnenie vegetácie v rámci navrhovaného biokoridoru).

Opatrenia na zmiernenie vplyvov na kultúrne dedičstvo

V prípade kolízie navrhovaného prvku dopravnej infraštruktúry s pamiatkovým územím, národnou kultúrnou pamiatkou a archeologickou lokalitou pri projektovej príprave je nevyhnutné zohľadňovať zásady ich ochrany (vrátane rešpektovania ochrany vymedzených diaľkových panoramatických pohľadov, respektíve pohľadových uhlov).

V prípade nálezu archeologických pamiatok bude potrebné vykonať záchranný prieskum a dodržať súvisiace ustanovenia vyplývajúce zo zákona č. 49/2002 o ochrane pamiatkového fondu. V súlade s ustanovením § 30, odsek 4 a § 41, odsek 4 pamiatkového zákona, je potrebné pred začatím stavebných prác rešpektovať podmienky kladené v stanovisku vydanom Krajským pamiatkovým úradom, v ktorom sú určené podmienky realizácie stavby a podmienky vykonávania archeologického výskumu na lokalitách vyznačených v situácii stavby. Časť archeologických výskumov bude realizovaná formou záchranných výskumov v predstihu a časť formou sledovania výkopových prác počas stavebných prác.

Opatrenia v oblasti odpadového hospodárstva

Plniť ciele odpadového hospodárstva v oblasti stavebného odpadu a odpadu z demolácie v zmysle aktuálne platného Programu odpadového hospodárstva týkajúce sa zvyšovania prípravy na opätovné použitie, recykláciu a zhodnotenie stavebného odpadu a odpadu z demolácie vrátane.

V rámci prípravy a výstavby dopravnej infraštruktúry uplatňovať opatrenia na minimalizáciu produkcie stavebných odpadov (najmä výkopovej zeminy). V technickom riešení dopravných stavieb je potrebné voliť konštrukciu násypov s maximálnym využitím výkopových zemín, navrhovať také geotechnické opatrenia, aby sa minimalizovala potreba výmeny nevhodného podlažia. Vďaka použitiu výkopových zemín zo stavby sa znížia požiadavky na ťažbu nových materiálov a súčasne sa eliminujú požiadavky na likvidáciu nevhodných zemín. Tým sa zároveň znížia nároky na transport materiálov, čo sa prejaví nižšou hlučnosťou, prašnosťou, emisiami. Synergický účinok týchto činiteľov chráni životné prostredie a pozitívne ovplyvňuje kvalitu života.

Pri výstavbe dopravnej infraštruktúry, tam kde to technické podmienky umožnia, využívať recyklované stavebné odpady.

Vytvárať podmienky pre zjednodušené využitie recyklátov pri výstavbe a rekonštrukcii dopravných stavieb.

Všeobecné opatrenia na predrealizačnú etapu riešenia jednotlivých projektov spadajúcich pod zákon o posudzovaní vplyvov

Zabezpečiť dôsledné uplatnenie posudzovania vplyvov na životné prostredie na úrovni konkrétnych činností (projektov) podľa tretej časti zákona o posudzovaní vplyvov tak, aby bola zabezpečená ich environmentálne prijateľná lokalizácia, technická a technologická optimalizácia, výber najlepších dostupných technológií, ako aj vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických aspektov.

Pre jednotlivé projekty, u ktorých sa predpokladá, že môžu mať samostatne alebo v kombinácii s iným plánom alebo projektom významný vplyv na územia Natura 2000 a migráciu je potrebné vypracovať „Primerané posúdenie“, t.j. vyhodnotiť vplyv na územia sústavy Natura 2000 podľa platnej metodiky.

Zároveň sa odporúča jednotlivé projekty posúdiť z hľadiska zmeny klímy a postupov podľa Rámcovej smernice o vodách.

Pri príprave konkrétnych projektov je potrebné dodržať požiadavky všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti ochrany a tvorby životného prostredia vrátane zdravia

obyvateľov, ktoré budú platné v čase ich prípravy a realizácie, vrátane všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 14 zákona o posudzovaní vplyvov a prílohy č. 6 k tomuto zákonu na základe Oznámenia strategického dokumentu PUM, stanovísk k Oznámeniu, určeného rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení, správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu PUM, verejného prerokovania a odborného posudku. Pri hodnotení podkladov a vypracovaní stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov.

Pri odporúčaní návrhu strategického dokumentu sa brali do úvahy environmentálne vplyvy na prírodné prostredie, chránené územia, územný systém ekologickej stability, obyvateľstvo a jeho zdravie, narušenie pohody a kvality života a ich zraniteľnosť, na kultúrne a historické pamiatky.

Predložená SoH strategického dokumentu PUM v dostatočnej miere primerane ku charakteru strategického dokumentu identifikuje a popisuje predpokladané vplyvy na životné prostredie vo vzťahu k jednotlivým v stratégii zaradeným a hodnoteným projektom.

Eliminácia, prípadne minimalizácia potenciálnych negatívnych environmentálnych vplyvov je v prípade implementácie a realizácie jednotlivých projektov (navrhovaných činností) podmienkou uplatnenia preventívnych opatrení a monitoringu v polohe jednotlivých projektov podľa zákona o posudzovaní vplyvov.

Spracovateľ odborného posudku vo svojich záveroch konštatoval, že posudzovaná SoH je vypracovaná podľa obsahovej štruktúry uvedenej v prílohe č. 4 zákona o posudzovaní vplyvov a v zmysle požiadaviek stanovených v rozsahu hodnotenia k predmetnému dokumentu. Navrhované riešenie a podrobnosti spracovania sú danému stupňu strategickému dokumentácii primerané, po obsahovej stránke možno materiál hodnotiť pozitívne. Strategický dokument predstavuje vhodný, optimálny rozvojový dokument pre funkčné územie krajského mesta Trenčín. Predložená SoH je akceptovateľná, výsledky strategického posudzovania je potrebné zobrať do úvahy ako odporúčanie pre dopracovanie strategického dokumentu a to jednak v návrhovej časti ako aj v implementačnej časti PUM a jeho následné schválenie. V ďalšej etape dopracovania strategického dokumentu je možné navrhovaný variant riešenia PUM považovať za environmentálne prijateľný za predpokladu dodržania „Návrhu opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov strategického dokumentu“ uvedených v časti V.1. SoH, kapitole 7. odborného posudku, časti VI.3 tohto záverečného stanoviska a zapracovania pripomienok uvedených v časti VI. „Záver“ , bod 3. „Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu“ tohto záverečného stanoviska s tým, že ak jednotlivé projekty budú spĺňať kritériá pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní vplyvov, bude potrebné vykonať posúdenie vplyvov na životné prostredie pred ich povolením podľa osobitných predpisov, v ktorom budú podrobne posúdené a zhodnotené všetky pozitívne aj negatívne vplyvy a optimalizované technické riešenie jednotlivých konkrétnych projektov s vylúčením, resp. minimalizáciou negatívnych dopadov na životné prostredie. Spracovateľ odborného posudku odporúča vydať kladné stanovisko so stanovením podmienok a opatrení na vylúčenie, resp. minimalizáciu negatívnych dopadov na životné prostredie v procese schvaľovania a implementácie strategického dokumentu.

K správe o hodnotení strategického dokumentu boli doručené stanoviská, ktoré sú uvedené a vyhodnotené v časti III.6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie.

5. Návrh monitoringu

V procese napĺňania PUM môže dôjsť ku rôznym prekážkam pri realizácii opatrení (finančným, technickým, či časovým), nečakaným následkom opatrení, či nepredvídateľným makroskopickým zmenám (rozvoj technológií, spoločenské a politické zmeny), ktoré vyžadujú nastavenie robustného systému vyhodnocovania a managementu rizík pre úspešnú implementáciu.

Plán implementácie a monitoringu (PIM) nastavuje dlhodobý systém sledovania nielen indikátorov výstupov a dopadov, ale tiež procesných indikátorov, ktoré sa týkajú vyhodnocovania samotného procesu implementácie PUM a slúžia tak ako spätná väzba a podklad pre ďalšiu aktualizáciu PUM. Systematický monitoring indikátorov udržateľnej mobility má viacero funkcií:

- umožňuje vyhodnotenie úspechov a neúspechov pri napĺňaní stanovených cieľov,
- nastavenie nových cieľov a odpovedí na nové výzvy,
- zaisťuje kvalitu a efektívnosť plánovania mobility.

Za účelom napĺňania PUM, monitorovania a zaisťovania adekvátnych odpovedí na výzvy, sú definované zodpovednosti a postupy v priebehu procesu implementácie projektu, pričom cieľom monitoringu a hodnotenia v rámci PUM je sledovanie a usmerňovanie dopadov realizovaných opatrení a komunikácia priebehu implementácie s verejnosťou. Konkrétne opatrenia pritom nemajú jednoznačne sledovateľný vplyv na makroskopické indikátory, keďže sú ovplyvnené širšími zmenami, ale tiež súčinnosťou s ďalšími opatreniami, či spoločenskou akceptáciou. Sledovanie širšej škály indikátorov a užšej sady primárnych indikátorov tak vyjadruje skôr celkové smerovanie a dopady implementácie PUM, aj to však s ohľadom na faktory, ktoré mesto môže ovplyvňovať iba v obmedzenej miere.

Plán monitoringu a hodnotenia je zostavený z definovania:

- cieľov a indikátorov
- monitoringu indikátorov
- komunikácie PUM
- aktualizácie PUM

Na základe víťazného návrhu participácie verejnosti a nadväznosti na strategické smerovanie mesta bola definovaná vízia PUM Trenčín do roku 2030 s výhľadom na rok 2050 Trenčín: menej áut, viac priestoru pre život. Na víziu nadväzuje päť strategických cieľov pre mobilitu, na ktoré nadväzuje 77 špecifických cieľov a konkrétnych indikátorov, ktoré umožňujú sledovať vývoj a napĺňanie jednotlivých cieľov, respektíve postup implementácie opatrení, pričom navrhované ciele a indikátory vychádzajú:

- z kľúčových špecifických cieľov a ich indikátorov, ktoré vychádzajú zo strategických cieľov, ich počiatočné hodnoty a ich dosiahnutie je modelovateľné dopravným modelom na základe zahrnutých opatrení;
- z nemodelovaných indikátorov: z harmonizovaných európskych indikátorov udržateľnej mobility SUMI, ktorých cieľom je umožniť porovnanie a zjednotenie metodológie pri sledovaní vývoja udržateľnej mobility v európskych mestách;
- z previazaných špecifických cieľov Trenčianskeho samosprávneho kraja;
- z ďalších strategických cieľov nadradených dokumentov na národnej alebo nadnárodnej úrovni, ktoré sa týkajú udržateľnej mobility, bezpečnosti v doprave, alebo dopadu dopravných systémov na klimatické zmeny (Vízia 0 ai.).

Jednotlivé indikátory majú určené zdroje a nositeľov, ktorí zaisťujú aktualizáciu dát a vyplňanie stručných monitorovacích prehľadov. Pre modelovateľné indikátory boli stanovené počiatočné hodnoty („baseline“) v rámci spracovania PUM Trenčín, pre ďalšie indikátory je navrhovaný výpočet a stanovenie počiatočných hodnôt v rámci opatrení Akčného plánu. Hlavnými zdrojmi dát sú:

- Pre indikátory dopadov: Pasportizácia (inventarizácia) a geodatabáza miestnych komunikácií, mestskej zelene a ďalších sledovaných prvkov, výstupy analýz (napr. na základe výpočtu z funkcií SUMI).
- Dáta verejného sektoru a zmluvných partnerov (Mestská polícia, SAD Trenčín, a.s., ŽSR).
- Dáta súkromného a tretieho sektoru (dáta mobilných operátorov, poskytovateľov služieb zdieľanej mobility, aplikácií).

- Špecifické prieskumy (dotazníky postojov, prieskumy dopravného správania, rozhovory).
- Sčítania intenzít dopravy (cyklistov, chodcov, motorových vozidiel).
- Indikátory výstupov: Monitorovanie napĺňania jednotlivých opatrení (napr. podiel realizovaných Školských plánov mobility).

Pre vyhodnotenie špecifických dopadov konkrétnych opatrení sú vhodné samostatné indikátory, ktoré sú spravidla súčasťou projektového zámeru (napr. dáta o intenzitách, úrovni služby dopravy, imisnej alebo hlukovej záťaži).

S rýchlým a kontinuálnym vývojom technológií a výskumu sa zlepšujú aj možnosti a znižujú náklady získavania čoraz podrobnejších a presnejších dát, týkajúcich sa mobility. Dáta sú (v súčasnosti, ako i v návrhu) využívané na jednej strane ako podklady pre úpravu implementovaných opatrení (napríklad reaktívne úpravy vedenia liniek MHD, alebo parkovacej politiky), na druhej strane ako podklad pre vyhodnotenie dopadov opatrení. V prípade priebežne zbieraných dát (intenzít dopravy, využitia spojov VOD, využitia cyklociest) je tak možné do určitej miery priebežne upravovať podobu a zameranie opatrení pre dosiahnutie stanovených míľníkov a overovať dopady zmien.

Pre výhľadové obdobie 2030 boli na základe vízie a cieľov navrhnuté etapové hodnoty kľúčových indikátorov, ktoré nadväzujú na hlavné piliere zmien v dopravnom systéme mesta: preloženie hlavných ciest a vybudovanie lokálnych obchvatov, dobudovanie základnej, celistvej kostry cyklistickej siete, plošné upokojenie dopravy, spojené s preferenciou a zlepšením podmienok pre chôdzu, vybudovanie terminálov integrovanej dopravy a nadväzujúcu zmenu vedenia liniek s podporou obslužnosti a atraktivity VOD.

Pre rok 2050 boli stanovené cieľové hodnoty PUM Trenčín, ktoré sú však vzhľadom na dlhodobý, nepredpovedateľný horizont a predpokladanú priebežnú aktualizáciu PUM (spojenú so zvýšením ambícií), modelovaným odhadom potenciálu zmien v mobilite.

Komunikácia a participácia verejnosti a ďalších stakeholderov aj v procese implementácie je zásadnou súčasťou procesu PUM. Aktivity, cieľové skupiny, ciele a komunikačné nástroje Komunikačnej stratégie sú prenesené pre obdobie implementácie.

Samostatným, novým komunikačným nástrojom, ktorý vznikol v priebehu projektu je platforma Zapoj sa Trenčín, ktorej využitie pre ďalšie participačné aktivity je súčasťou Návrhovej časti PUM.

Súčasťou cieľa C4 (Prezentácia výstupov PUM) sa stáva prezentácia a publikácia realizovaných opatrení na jednotnej platforme a pravidelné zhrnutie monitorovaných indikátorov a dosiahnutých cieľov a míľníkov.

Intenzívna a pravidelná komunikácia zvyšuje zapojenie obyvateľov do participatívnych aktivít (participatívneho rozpočtu, dotačných programov, pilotných projektov), ale tiež zvyšuje porozumenie prebiehajúcim zmenám, ich dopadom a potrebami, a v konečnom dôsledku aj ich akceptáciu, vlastníctvo a záujem o ich využitie.

Pre udržanie aktuálnosti PUM Trenčín a adaptácie na nové výzvy a problémy/príležitosti sú vhodné 2 druhy aktualizácie:

Priebežné, flexibilné aktualizácie (ob rok) sú založené na:

- udržiavanie aktuálnosti dopravného modelu (napr. na základe dát zo SLDB 2021, sčítaní intenzít dopravy, dát o využití verejnej dopravy ai.),
- prispôsobovanie aktualizáciám plánov, alebo novým plánom na mestskej a krajskej úrovni,
- prispôbenie aktuálnemu vývoju realizácie opatrení (nečakaným zdržaniam, novým zdrojmi financovania),

- prispôsobení reálnemu územnému a demografickému rozvoju mesta, v porovnaní s prognózou.

Plné aktualizácie PUM

- potreba ďalších generácií PUM vyplýva predovšetkým z vyhodnotenia prvej generácie PUM na národnej úrovni, aktualizácií národných a nadnárodných stratégií a z nich vyplývajúcich cieľov a aktualizácie metodík a procesov spracovania a implementácie PUM.

Podľa § 16 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov obstarávateľ a rezortný orgán sú povinní zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického dokumentu na životné prostredie, prípadne použiť na tento účel existujúci monitoring, aby sa predišlo zdvojojovaniu monitorovania. Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov navrhovaného strategického dokumentu PUM na životné prostredie podľa § 16 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov na ŽP spočíva:

- a) v systematickom sledovaní a vyhodnocovaní jeho vplyvov,
- b) vyhodnocovaní jeho účinnosti,
- c) zabezpečení odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe

PUM nenavrhuje konkrétne územné vedenie navrhovaných dopravných koridorov, pre účely hodnotenia boli použité trasy predpokladané. Vzhľadom na charakter strategického dokumentu sa monitoring vplyvu na vybrané zložky životného prostredia nenavrhuje. Monitorovanie dotknutých zložiek životného prostredia a dotknutého obyvateľstva v súvislosti s realizáciou navrhovaných dopravných koridorov bude navrhnuté v etape spracovania projektovej dokumentácie a procesu EIA na základe konkrétnej polohy, technického riešenia, preskúmaných prírodných podmienok a identifikovaných vplyvov.

Podľa § 16 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov ak obstarávateľ zistí, že skutočné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie posudzovaného podľa tohto zákona sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení strategického dokumentu, je povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie a zároveň zabezpečiť zmenu, doplnenie, prípadne prepracovanie strategického dokumentu.

Obstarávateľ a rezortný orgán sú povinní bezodkladne oznámiť príslušnému orgánu informácie o výsledkoch sledovania a vyhodnocovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie podľa § 16 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov, ako aj o zabezpečení povinností podľa § 16 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov v elektronickej podobe alebo v listinnej podobe.

6. Vyhlásenie sumarizujúce, ako boli začlenené úvahy o environmentálnych aspektoch do strategického dokumentu, ako bola zohľadnená správa o hodnotení strategického dokumentu, ako boli zohľadnené stanoviská verejnosti k správe o hodnotení strategického dokumentu, výsledky uskutočnených konzultácií, dôvody výberu schváleného strategického dokumentu v porovnaní s inými prijateľnými variantmi a informácia o opatreniach, o ktorých sa rozhodlo v súvislosti s monitoringom

Environmentálne aspekty sú vzhľadom na celkový charakter strategického dokumentu jeho integrálnou súčasťou. Cieľom strategického environmentálneho posudzovania bolo posúdiť predpokladané vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a navrhnúť také opatrenia, ktoré budú negatívne vplyvy eliminovať a minimalizovať.

Správa o hodnotení strategického dokumentu PUM, spracovaná podľa prílohy č. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, dostatočne podrobne, objektívne a primerane dostupným informáciám, aj vzhľadom na rozsiahly charakter posudzovaného strategického dokumentu, zhodnotila súčasný stav životného prostredia v posudzovanom území, definovala problémové

oblasti z hľadiska životného prostredia ako aj možné vplyvy strategického dokumentu na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva.

K správe o hodnotení boli doručené 2 stanoviská od verejnosti, tieto sú uvedené a vyhodnotené v príslušnej časti záverečného stanoviska (III.6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie).

Na základe určeného rozsahu hodnotenia, bolo posúdenie strategického dokumentu PUM vypracované v jednom navrhovanom variante. Obsahom strategického dokumentu sú aj zdieľané opatrenia, ktoré je potrebné realizovať pre dosiahnutie stanovených vízií a cieľov. Z priebehu vykonaného hodnotenia strategického dokumentu jednoznačne vyplynula opodstatnenosť implementovať a realizovať PUM v navrhovanom variante. Celkovo je možné konštatovať, že environmentálne aspekty boli zohľadnené v SoH v procese posudzovania strategického dokumentu. Opatrenia sú primerané požiadavkám pre zachovanie optimálnej úrovne kvality životného prostredia.

Strategický dokument PUM je strategický plán vytvorený s cieľom naplniť potreby mobility vo funkčnom území krajského mesta Trenčín. Stratégia dokumentu bude súčasne slúžiť ako plán udržateľnej mobility a bude podkladom pre čerpanie finančných prostriedkov európskych štrukturálnych a investičných fondov, ako aj podkladom pre aktualizáciu územného plánu VÚC Trenčianskeho kraja, súvisiacich štúdií, stratégií, územných plánov dotknutých obcí, plánov dopravnej obslužnosti a iných obdobných dokumentov.

Návrh monitoringu, ktorý je uvedený v časti VI.5 vychádza zo súčasného stavu územia v procese strategického posudzovania, pričom jeho účelom je sledovanie implementácie PUM v súvislosti s napĺňaním definovaných cieľov strategického dokumentu.

7. Informácia pre schvaľujúci orgán o dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov

Podľa § 6a ods. 5 zákona o posudzovaní vplyvov dotknutá verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov má právo zúčastniť sa prípravy a posudzovania vplyvov strategického dokumentu, a to až do schválenia strategického dokumentu, vrátane práva podať písomné stanovisko podľa § 6 ods. 6, § 8 ods. 8 a § 12 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov, účasti na konzultáciách a verejnom prerokovaní strategického dokumentu.

K správe o hodnotení boli doručené 2 stanoviská od verejnosti, tieto sú uvedené a vyhodnotené v príslušnej časti záverečného stanoviska (III.6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie).

VII. Potvrdenie správnosti údajov

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

RNDr. Daniela Bútorová
Okresný úrad Trenčín
odbor starostlivosti o životné prostredie

v súčinnosti s

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trenčíne

**2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu,
pečiatka**

Ing. Jana Hurajová
vedúca odboru
Okresný úrad Trenčín
odbor starostlivosti o životné prostredie

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

V Trenčíne 13. 07. 2021