



EURÓPSKA ÚNIA
Európsky fond
regionálneho rozvoja



integrovaný regionálny
operačný program
2014 - 2020



MINISTERSTVO
PODOHOSPODÁRSTVA
A ROZVOJA VIDIEKA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY FUNKČNÉHO ÚZEMIA KRAJSKÉHO MESTA TRENČÍN

OZNÁMENIE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov
na životné prostredie v znení neskorších predpisov

Obstarávateľ:



MESTO TRENČÍN

Mesto Trenčín
Mierové námestie 2, 911 64 Trenčín

Zhotoviteľ:



Výskumný ústav dopravný, a.s.
Veľký Diel 3323, 010 08 Žilina



ENVICONSULT

ENVICONSULT spol. s r.o.
Obežná 7, 010 08 Žilina

November 2020



OBSAH

I.	Základné údaje o obstarávateľovi	1
1.	Názov	1
2.	Identifikačné číslo	1
3.	Adresa sídla	1
4.	Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa	1
5.	Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente a miesto na konzultácie	1
II.	Základné údaje o strategickom dokumente	2
1.	Názov	2
2.	Charakter	2
3.	Hlavné ciele	2
4.	Obsah	7
5.	Uvažované variantné riešenia	9
6.	Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania	9
7.	Vzťah k iným strategickým dokumentom	10
8.	Orgán kompetentný na jeho prijatie	14
9.	Druh schvaľovacieho dokumentu	14
III.	Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu na životné prostredie vrátane zdravia	15
1.	Požiadavky na vstupy	15
2.	Údaje o výstupoch	16
3.	Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie	16
4.	Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva	17
5.	Vplyvy na chránené územia [napr. chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, súvislá európska sústava chránených území (Natura 2000), národné parky, chránené krajinné oblasti, chránené vodohospodárske oblasti a pod.] vrátane návrhu opatrení na ich zmiernenie	17
6.	Možné riziká súvisiace s uplatňovaním strategického materiálu	30
7.	Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice	30
IV.	Dotknuté subjekty	31
1.	Vymedzenie zainteresovanej verejnosti vrátane jej združení	31
2.	Zoznam dotknutých subjektov	31
3.	Dotknuté susedné štáty	32





MESTO
TRENČÍN



Výskumný ústav dopravný

V. Doplňujúce údaje	33
1. <i>Mapová a iná grafická dokumentácia (napr. výkres širších vzťahov v mierke primeranej charakteru a pôsobnosti strategického dokumentu)</i>	33
2. <i>Materiály použité pri vypracovaní strategického dokumentu</i>	33
VI. Miesto a dátum vypracovania oznámenia	34
VII. Potvrdenie správnosti údajov	34
1. <i>Meno spracovateľa oznámenia</i>	34
2. <i>Potvrdenie správnosti údajov oznámenia podpisom oprávneného zástupcu obstarávateľa, Pečiatka</i>	34



EURÓPSKA ÚNIA
Európsky fond
regionálneho rozvoja



Integrovaný regionálny
operačný program
2014 - 2020



MINISTERSTVO
PODOHOSPODÁRSTVA
A ROZVOJA VIDIEKA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



MESTO
TRENČÍN

VGD
Výskumný ústav dopravný

OZNÁMENIE O STRATEGICKOM DOKUMENTE „PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY FUNKČNÉHO ÚZEMIA KRAJSKÉHO MESTA TRENČÍN“

I. Základné údaje o obstarávateľovi

1. *Názov*

Mesto Trenčín

2. *Identifikačné číslo*

00312037

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

5. *Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie*

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

Na uvedenej adrese je možné po dohode vykonať aj konzultáciu.

• • •
1



EURÓPSKA ÚNIA
Európsky fond
regionálneho rozvoja



Integrovaný regionálny
operačný program
2014 - 2020



MINISTERSTVO
PŮDOHOSPODÁRSTVA
A ROZVOJA VIDIEKA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



II. Základné údaje o strategickom dokumente

1. Názov

Plán udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín

2. Charakter

Mesto Trenčín spracováva Plán udržateľnej mestskej mobility na základe príručky Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility Ministerstva dopravy a výstavby a regionálneho rozvoja SR.

Plán vychádza zo širších stratégií podpory udržateľnej mobility, ktoré vytvárajú rámec pre prípravu a napĺňanie regionálnych operačných programov a ďalších spôsobov podpory na národnej a európskej úrovni, prostredníctvom podpory rozhodovania, testovania a implementácie mestských inovácií, zdieľania informácií a skúseností a dobrej praxe a finančnej podpory prostredníctvom štrukturálnych a investičných fondov, Horizon2020 a ďalších nástrojov.

Poloha Trenčína v rámci širších vzťahov nie je jednoduchá – Trenčín leží na križovatke juhovýchodných a severozápadných dopravných koridorov, ktoré navyšujú i záťaž vnútorného systému mestských komunikácií. Cieľom PUM Trenčín je však využiť centrálnu polohu mesta v rámci regionálnych i nadregionálnych vzťahov ako výzvu pre rozvoj. Analytická časť PUM Trenčín vyhodnotila súčasný stav a trendy vývoja Trenčína a funkčnej mestskej oblasti Trenčín – demografický vývoj a rozvoj územia, zmeny v dopravnom správaní, stav a rozvoj infraštruktúry s cieľom zaisťiť, aby naplnenie dopravných potrieb bolo v súlade s rozvojom mesta, ako je definovaný vo vízii PHSR – Trenčína zeleného, bezpečného, inovatívneho, komunitného a príťažlivého. Uvedené sa následne pretavilo do vízií a cieľov strategického dokumentu a tiež do opatrení, ktoré sú v súčasnosti finalizované.

Napriek tomu, že mesto Trenčín má samostatnú dokumentáciu PUM, musí zohľadňovať PUM TSK, do ktorého sú implementované najdôležitejšie komunikácie na území mesta Trenčín, vrátane novonavrhaných. Tieto komunikácie budú mať vplyv na dopravné zaťaženie ciest v správe TSK a zároveň budú mať aj vplyv na smerovanie dopravy v okolí mesta.

3. Hlavné ciele

Plány udržateľnej mobility sú založené na princípoch udržateľného rozvoja. 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 neobmedzovalo mobilitu a prístup ku príležitostiam.

Druhá generácia Rámcov pre tvorbu plánov udržateľnej mobility (1) uvádza tri fázy v dlhodobom plánovaní udržateľnej mobility: prechod od mesta, ktorého rozvoj je orientovaný na uspokojovanie potrieb automobilovej dopravy – ku mestu, ktoré podporuje verejnú dopravu, buduje chránenú





cyklistickú a pešiu infraštruktúru, a pracuje so zmenami určenia dopravného priestoru — ku „mestu miest“, ktoré pracuje s miestotvorným charakterom ulíc mesta – rozvíja kvalitu, bezpečnosť, príťažlivosť a rozmanitosť využitia konkrétnych miest, v ktorých sa ľudia môžu venovať ekonomickým, spoločenským, komunitným aktivitám, a primárne môžu a chcú využívať udržateľné módy dopravy bez zdržania a ohrozenia. V konečnom dôsledku je tak práve dôraz na regeneráciu „dopravného priestoru“ na miesta pre ľudí hlavnou paradigmatickou zmenou udržateľnej mobility.

Zo súčasného stavu rozpracovania vyplývajú nasledovné Strategické ciele vypracovania plánu udržateľnej mobility pre mesto Trenčín a jeho najbližšie zázemie:

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

Strategické ciele sú rozdelené na špecifické ciele.

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 módmi 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.
- Znižuje sa miera využitia IAD v novej zástavbe, prioritizuje sa napojenie nových plôch na sieť liniek VHD a cyklistických a peších prepojení a ich funkčná vybavenosť.

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 spojená 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 funkcieestskej zelene na uličných profiloch 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 efektivita osvetlenia.
- Podpora plynulých peších ciest bez zdržaní.
- 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 zraniteľných účastníkov premávky.
- Zvyšuje sa miera kontroly a znižuje sa počet evidovaného vysoko-rizikového správania vodičov.
- Zvyšuje sa pocit bezpečia vestskej doprave.
- Zvyšuje sa dostupnosť plôchestskej 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 križení 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 nabíjacích 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 kampaňami 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).
- 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 efektivita 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 a zvyšuje sa úroveň služby komunikácií.
- 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).





- Podpora rozvoja telematických systémov a efektívnych ciest: podpora plynulosti, efektívnej dĺžky ciest mestom a dĺžky ciest pri hľadaní voľných parkovacích miest.

Strategický cieľ 5 - Rýchla, integrovaná a univerzálna verejná doprava

- Zvyšuje sa počet osobociest MHD o 75 % do roku 2030.
- 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 (kľavý priemer veku vozidiel).
- Realizuje sa úplná integrácia spojení a tarífov 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 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 križení 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 návznostiach) (100 % hlavných zastávok do roku 2030).
- 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 strategických cieľov vychádzalo z:

- indikátorov špecifických cieľov, ktorých počiatkové hodnoty a ich dosiahnutie je modelovateľné dopravným modelom na základe zahrnutých opatrení,
- nemodelovaných indikátorov: z harmonizovaných európskych indikátorov udržateľnej mobility SUM1, 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.

4. Obsah

Za hlavné ciele vypracovania plánu udržateľnej mobility pre mesto Trenčín po vecnej a obsahovej stránke možno považovať nasledovné:

- 1) Aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb mesta Trenčín s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, ktorý bude zohľadňovať možnosti finančných prostriedkov mesta vrátane fondov EU. Úlohou PUM je zadefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja mesta z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. Výsledný PUM musí rešpektovať princípy plánovania udržateľnej mobility (v súlade s dokumentom „Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility“, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2015).
- 2) Aktualizácia prognózy dopravy v reálnych ukazovateľoch, ktorá bude základným podkladom pre návrhovú časť jednotlivých módov dopravy. Nedeliteľnou súčasťou PUM bude územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu.
- 3) Cieľom PUM je systematizovať problematiku dopravy a udržateľnej mobility vo vzťahu k súvisiacim právnym predpisom, vo vzťahu k aktuálnym celoštátnym, regionálnym a medzinárodným koncepciám rozvoja dopravy a najnovším trendom v danej oblasti s prihliadnutím na potreby a potenciál mesta.
- 4) Hlavným zámerom dokumentu bude riešenie dopravy na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni v podobe dôrazu na verejnú osobnú a nemotorovú dopravu a na účinné využitie nových technológií inteligentných dopravných systémov s cieľom zabezpečiť environmentálne a finančne prijateľnú dopravu rešpektujúcu základné princípy udržateľnej mobility.
- 5) Stratégia bude integrovať výstupy z Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja.

Dokument je rozdelený na tematické kapitoly, týkajúce sa mesta a jeho obyvateľov a užívateľov, dopravnej infraštruktúry, organizácie dopravy a dopadov dopravy na zdravie a životné prostredie a trendov vývoja v týchto oblastiach.





I. ČASŤ – Analýza a prieskumy

TEXTOVÁ ČASŤ

Obsah

Zoznam príloh

Zoznam obrázkov

Zoznam tabuliek

Zoznam skratiek a pojmov

- 1 Úvod
- 2 Zber a analýza dát
- 3 Dopravné prieskumy realizované v rámci Stratégie
- 4 Dopravný model - súčasný stav pre siete riešených dopravných módov
- 5 Syntéza analytických poznatkov súčasného stavu a možného vývoja

TABUĽKOVÁ ČASŤ

GRAFICKÁ ČASŤ

- 1 Obrázky a grafy
- 2 Grafické prílohy

II. ČASŤ – Návrh Stratégie

TEXTOVÁ ČASŤ

1. Definovanie vízie a cieľov Stratégie
2. Dopravný model - návrhový stav pre siete riešených dopravných módov, horizonty rokov 2030, 2040 a 2050
3. Návrh verejného dopravného vybavenia mesta Trenčín, odporučený variant pre horizonty rokov 2030, 2040 a 2050
4. Identifikácia a posúdenie opatrení
5. Priemet opatrení na projekty
6. Plán implementácie opatrení a projektov

TABUĽKOVÁ ČASŤ

GRAFICKÁ ČASŤ

1. Obrázky a grafy
2. Grafické prílohy





5. Uvažované variantné riešenia

Výsledkom vykonaných analýz ale aj vlastného návrhu Stratégie vychádzajúceho z participácie obyvateľov územia bude zdefinovanie vízií, cieľov a priorít v oblasti dopravy mesta Trenčín a jeho funkčného regiónu. Tieto vízie a na ne naväzujúce opatrenia sú vyhodnotené cez dopravný model a z neho vyplývajúceho návrhu dopravného vybavenia mesta Trenčín v odporúčanom variante pre roky 2030, 2040 a 2050. Model bol vypracovávaný pre naivný variant, nulový variant a maximalistický variant. V závislosti na vypracovaných modeloch sa bude navrhovať infraštruktúra pre všetky dopravné módy. Výsledkom spracovania Stratégie bude návrh opatrení premietnutý do navrhovaných projektov v jednotlivých oblastiach dopravy. Tieto budú aj hlavným predmetom strategického posudzovania.

V analytickej časti Stratégie boli rozpracované varianty BAU-A a BAU-B pre výhľadové roky 2030, 2040 a 2050. Cieľom scenára BAU-B (business-as-usual) je čo najpravdepodobnejšie modelovanie priblíženia sa budúcemu vývoju s ohľadom na prognózu vývoja demografie, plánovaný a predpokladaný územný rozvoj, výstavbu dopravnej infraštruktúry a realizáciu ďalších dopravných opatrení a vývoj ďalších makroskopických faktorov (mobility, miery automatizácie a pod.). Scenár BAU-B je pre výhľadové roky porovnávaný so scenárom BAU-A, ktorý slúži ako nulový, referenčný scenár bez realizácie plánovaných opatrení.

V návrhovej časti sa pracuje s tzv. „návrhovými scenármi“, ktoré predstavujú maximalistické varianty (do-all) a ktoré vychádzajú zo scenárov BAU-B pre jednotlivé výhľadové roky s tým, že v daných výhľadoch budú zohľadňované navrhované organizačné a infraštruktúrne opatrenia.

Uvedené scenáre nepredstavujú typické varianty v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (EIA, SEA) nakoľko ako je vyššie uvedené návrhové scenáre vychádzajú zo scenárov uvažovaných v analytickej časti – BAU-B, ktoré takto predstavujú ich podmnožinu. Keďže dochádza k „vylepšeniu“ scenárov BAU-B z hľadiska dopravného, urbanistického i environmentálneho je dopredu zrejmé, že „návrhové scenáre“ musia byť po pravdepodobne všetkých stránkach výhodnejšie.

V ďalšej fáze posudzovania (správa o hodnotení) sa preto zhotoviteľ dokumentu rozhodne na základe finálneho vyhotovenia strategického dokumentu, či má zmysel posudzovať varianty a akým spôsobom.

6. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania

Zadanie vypracovania Stratégie uvažuje s nižšie uvedeným postupom prípravy a schvaľovania jednotlivých častí dokumentácie:

Zber dát a Analýza Stratégie:	marec 2020
Návrh Stratégie:	december 2020
Záverečné stanovisko k procesu SEA:	júl 2021
Čistopis Stratégie:	september 2021





7. Vzťah k iným strategickým dokumentom

PUM mesta Trenčín svojim obsahom nadväzuje okrem národných právnych predpisov a strategických dokumentov, aj na legislatívu Európskej únie a tak isto aj na relevantné európske dokumenty.

Relevantné dokumenty EÚ

- Európa 2020 Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu s osobitným zreteľom na iniciatívy Európa efektívne využívajúca zdroje a Digitálna agenda pre Európu
- BIELA KNIHA – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011), Brusel, 28.3.2011.
- Plán prechodu na konkurencieschopné nízko uhlíkové hospodárstvo do roku 2050
- Pozičný dokument Európskej komisie k Partnerskej dohode a programom SR na roky 2014 - 2020
- Akčný plán pre mestskú mobilitu, 2009
- Pokyny k vytváraniu a implementácii plánov udržateľnej mestskej mobility, 2014
- Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov COM (2013) 913 o Spoločnom vytvorení konkurencieschopnej mestskej mobility efektívne využívajúcej zdroje
- Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej prevádzky: smery politiky v oblasti bezpečnosti cestnej prevádzky v rokoch 2011 – 2020
- Európska stratégia pre nízko-emisnú mobilitu (2016)
- Energy Union and Climate Action: Driving Europe's transition to a low carbon economy
- Smernica 2009/33/ES o podpore čistých a energeticky účinných cestných vozidiel
- Biela kniha - Adaptácia na zmenu klímy: Európsky rámec opatrení
- Biela kniha – Spoločne za zdravie: strategický prístup EÚ na obdobie 2008 - 2013
- Udržateľná Európa pre lepší svet: Stratégia Európskej únie pre trvalo udržateľný rozvoj (A sustainable Europe for a better world: An European Union strategy for sustainable Development)
- Zelená kniha: Rámec pre politiku v oblasti zmeny klímy a energetickú politiku do roku 2030
- Zelená kniha: Na ceste k novej kultúre mestskej mobility (2007)
- Zelená kniha: Európska stratégia pre riešenie problematiky plastového odpadu v životnom prostredí
- Siedmy environmentálny akčný program (Seventh Environmental Action Programme, SEAP)
- Environmentálna stratégia OECD pre prvú dekádu 21. storočia (OECD Environmental Strategy for the First Decade of the 21st Century)





- Agenda 21
- Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EU o hlavných smeroch Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1315/2013 z 11. 12. 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete
- NEPR EU 1316/2013
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve
- Akčný plán pre podporu zavádzania inteligentných dopravných systémov (ITS), KOM(2008) 886 v konečnom znení
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EU o rámci pre zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a pre rozhranie s inými druhmi dopravy
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EU, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o výbere poplatkov za užívanie určitých pozemných komunikácií ťažkými nákladnými vozidlami
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES zo dňa 21. mája 2008 o kvalite vonkajšieho ovzdušia a čistejšom ovzduší pre Európu
- Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: smery politiky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v rokoch 2011-2020 (2010)
- Nariadenie (EÚ) 2019/631, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá
- Regulation (EU) 2019/1242 — setting CO2 emission performance standards for new heavy-duty vehicles
- Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EU z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES z 23. apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie
- Parížska dohoda (2015)
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2018/844 z 30. mája 2018, ktorou sa mení smernica 2010/31/EU o energetickej hospodárnosti budov a smernica 2012/27/EU o energetickej efektívnosti
- Stratégia EU pre adaptáciu na zmenu klímy
- Konceptia na ochranu vodných zdrojov Európy (14.11.2012)





- Lipská charta o trvalo udržateľných európskych mestách (2007)
- Inteligentné mestá a obce (2012)
- Balíček mestskej mobility: Spoločne ku konkurencieschopnej mestskej mobilite účinne využívajúce zdroje (2013)
- Prvý mobility balíček: Program sociálne spravodlivého prechodu na čistú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých (2017)
- Druhý mobility balíček: Ako dosiahnuť nízkoemisnú mobilitu (2017)
- Tretí mobility balíček: Udržateľná mobilita pre Európu: bezpečná, prepojená a čistá (2018)
- Akčný plán partnerstva pre trvalo udržateľnú mobilitu (2018)
- Rozhodnutie o spoločnom úsilí (Effort Sharing Decision, ESD)
- Stratégia EÚ v oblasti biodiverzity do roku 2020 1
- Ekologická energia pre dopravu: Európska stratégia pre alternatívne palivá

Strategické a koncepcné dokumenty prijaté v SR a na regionálnej úrovni súvisiace s problematikou dopravy

- Územný plán veľkého územného celku Trenčianskeho kraja
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja na obdobie 2013–2023 (2015)
- Stratégia rozvoja vidieka TSK 2013–2020 (2015)
- Stratégia zahŕňajúca potenciál Trenčianskeho samosprávneho kraja pre rozvoj cyklistickej infraštruktúry (2016)
- Aktualizácia generelu cyklistickej dopravy v Trenčíne (2015)
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Trenčín na roky 2016–2022 s výhľadom do roku 2040 (2016)
- UPN-M Trenčín, 2012, akt. 2018
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 (OP II 2020).
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja SR 2001 (NSTUR SR 2001).
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020. MDVRRSR. 2013. https://www.opii.gov.sk/download/d/strategia_rozvoja_verejnej_osobnej_a_nemotorovej_dopravy_2014-2020_zhrnutie.pdf.
- Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá

¹ KOM(2011) 244 v konečnom znení





- Stratégia environmentálnej politiky Slovenskej republiky „Zelenšie Slovensko“
- Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy
- Nízkouhlíková stratégia rozvoja SR do roku 2030, s výhľadom do roku 2050 (NUS SR)
- Politika v oblasti využívania biopalív
- Energetická politika SR (EP SR)
- Akčný plán udržateľného energetického rozvoja TSK na roky 2013–2020 (2015)
- Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020, Unimedia, Deloitte pre MDVaRR SR, Bratislava, august 2013.
- Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v SR pre roky 2011-2020 (2011)
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030, MDV SR, 2017.
- Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001 - Územný generel cestnej dopravy Slovenskej republiky (ÚGCD SR, 2003).
- Strategický rámec starostlivosti o zdravie pre roky 2014-2030
- Program rozvoja vidieka SR 2014 - 2020
- Integrovaný regionálny operačný program 2014-2020 a revízia 2018, MPaRV SR, 2014
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, 2013
- Strategický plán rozvoja a údržby ciest na úrovni regiónov pre roky 2014-2023
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 – fáza I, 2014
- Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020
- Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky V. (NEHAP V.)
- Konceptia územného rozvoja Slovenska (KURS 2011)
- Regionálna integrovaná územná stratégia (RIUS) (2016)
- Stratégia, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky
- Aktualizácia Národného programu podpory zdravia v Slovenskej republike pre roky 2014-2030
- Operačný program - Životné prostredie 2014 - 2020
- Národný realizačný plán Štokholmského dohovoru o perzistentných organických látkach (POPs)
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja
- Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility, MDVRR SR, 2015
- Stratégia rozvoja elektromobility v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo Slovenskej republiky (č. uznesenia 504/2015)
- Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (č. uznesenia 110/2019)





MESTO
TRENČÍN

VGD
Výskumný ústav dopravný

- Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky (č. uznesenia 505/2016)
- Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (č. uznesenia 504/2016)
- Plán manažmentu čiastkového povodia Váhu, 2015

8. Orgán kompetentný na jeho prijatie

Mestské zastupiteľstvo v Trenčíne

9. Druh schvaľovacieho dokumentu

Uznesenie Mestského zastupiteľstva v Trenčíne



EURÓPSKA ÚNIA
Európsky fond
regionálneho rozvoja



Integrovaný regionálny
operačný program
2014 - 2020



MINISTERSTVO
PÔDOHOSPODÁRSTVA
A ROZVOJA VIDIEKA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



III. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu na životné prostredie vrátane zdravia

1. Požiadavky na vstupy

Za vstupy do vytvorenia Stratégie a následne plánu udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín možno považovať všetky strategické dokumenty a právne predpisy majúce súvis s predmetom Stratégie, t.z. dopravou a všetkými zložkami životného prostredia vrátane zdravia obyvateľstva. Uvedené platí tak na európskej ako aj na slovenskej (národnej) či regionálnej úrovni. Ich zoznam je uvedený v časti II.7. oznámenia.

Rovnako možno za vstupy považovať aj zozbierané dáta a ich spracovanie formou analýz z prvej prípravnej fázy projektu. Ako východiskové dokumenty sú využívané územnoplánovacie dokumenty na úrovni samosprávneho kraja, na úrovni miest a obcí ale aj celoslovenský KURS. Využívané sú aj dopravnoplánovacie, environmentálne dokumenty a dokumenty hospodárskeho, sociálneho a trvalo udržateľného rozvoja napr. Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Trenčína a Trenčianskeho samosprávneho kraja, Integrovaný regionálny operačný program na obdobie 2014 – 2020 (IROP), Regionálna integrovaná územná stratégia Trenčianskeho kraja (RIUS) a ďalšie. Do úvahy sú brané aj procesy strategického environmentálneho posudzovania (SEA), ktorými prešli strategické dokumenty vrátane územnoplánovacej dokumentácie.

Celý projekt je založený na kvalitných demografických údajoch, ďalej údajoch o ekonomických a sociálnych charakteristikách územia vo väzbe na centrá osídlenia. Relevantnú údajovú bázu dopravných aspektov tvoria aktuálne dopravné prieskumy realizované v dotknutom území. Ide predovšetkým o celoštátne sčítanie dopravy 2005, 2010, 2015 (SSC). Analýzy uvádzaných dopravných aspektov sú doplnené o dopravné prieskumy realizované v rámci Stratégie. Jedná sa o smerový dopravný prieskum, prieskum intenzity ASD, prieskum statickej dopravy a dopravný prieskum verejnej dopravy. Dotazníkovou formou bolo zisťované dopravné správanie v domácnostiach a realizovaná bola aj anketové dopytovanie cez hranice Mesta Trenčín pre všetky relevantné druhy dopravy zo všetkých významných smerov dochádzky.

Vrchol analytických prác predstavuje vytvorenie dopravného modelu pre súčasný stav riešených dopravných módov a syntéza analytických poznatkov súčasného stavu a možného vývoja, ktorý je reprezentovaný tzv. naivným variantom.

Strategické plánovanie udržateľnej mobility vyžaduje aktívnu spoluúčasť verejnosti a zúčastnených strán, a integrovaný prístup ku sektorom, zasahujúcim do osobnej a nákladnej dopravy. V procese spracovania Plánu udržateľnej mobility preto bola aktívne zapojená verejnosť do všetkých štádií spracovania Stratégie, na základe identifikácie vhodného spôsobu zapojenia:





- V Analytickej časti, prostredníctvom zberu podnetov ku spracovaniu analýzy SWOT a prostredníctvom vyplňania hodnotiacich prieskumov ku sektorom dopravy a prejednávania a zapracovania pripomienok ku Analytickej časti.
- V Návrhovej časti, prostredníctvom tvorby vízie a opatrení Stratégie, hodnotenia navrhovaných vízií a opatrení a prejednávania a zapracovania pripomienok ku Návrhovej časti.

2. Údaje o výstupoch

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.

V súčasnosti je už zadefinovaná vízia udržateľnej mobility Trenčín 2030 s výhľadom do roku 2050 – „Menej áut: viac miesta pre život“.

Riešenie bude zamerané na dopravné subsystémy:

- Cestná sieť
- integrovaná verejná doprava
- statická doprava
- cyklistickej doprava
- pešia doprava
- sieť verejnej osobnej dopravy
- železničná doprava
- inteligentné dopravné systémy

Ďalšími výstupom bude identifikácia a posúdenie opatrení s priemetom do jednotlivých dopravných módov. Opatrenia budú rozdelené do nasledovných skupín:

- Opatrenia organizačné
- Opatrenia prevádzkové
- Opatrenia infraštruktúrne

Záverečným krokom a zároveň výstupom bude Plán implementácie a monitorovania Plánu udržateľnej mobility.

3. Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie

Z podstaty predkladaného strategického dokumentu vyplýva snaha o udržateľný rozvoj dopravy v rámci územia mesta Trenčín, ktorá ide ruka v ruku so snahou o zachovanie kvalitného životného prostredia a o zlepšenie zdravotného stavu obyvateľstva. Súčasný trendy v doprave, hlavne v cestnej doprave sú síce nastavené dobre, ale po dobudovaní komunikácií najvyššej hierarchie sa musí začať riešiť dostavba a





dokompletovanie napojenia komunikácií nižších tried na túto nadradenú dopravnú sieť. Musí sa zahájiť resp. pokračovať v obnove ciest nižších tried a to nielen po technickej ale aj organizačnej stránke tak, aby sa vyhlo kongesciám a iným problémovým javom v riešenom území. Na preťažených miestach dochádza k zhoršovaniu kvality životného prostredia, vrátane chránených území a ku zhoršovaniu zdravotného stavu obyvateľstva nielen miestne príslušného ale aj obyvateľstva zúčastňujúceho sa na doprave. Jedným z opatrení, ktoré bude v rámci Stratégie riešené, je vylúčenie tranzitnej dopravy z miest a obcí, kde je to neúnosné z hľadiska vysokej dopravnej intenzity a kde je to možné z pohľadu vhodných priestorových pomerov pre trasovanie obchvatov a preložiek.

Pri realizácii vymenovaných opatrení dôjde k jednoznačnému zlepšeniu podmienok pre zdravšie bývanie obyvateľov žijúcich v súčasnosti v dosahu plánovaných zmien. Na strane druhej budú počas výstavby pretrvávajúť aj negatívne vplyvy súvisiace hlavne s produkciou emisií a hluku. Dôjde k záberom poľnohospodárskej či lesnej pôdy, pokiaľ sa s týmito aktivitami neuvažovalo už v platnom územnom pláne a neboli tak pozemky už v predstihu vyňaté z pôdneho fondu. Môže dôjsť k ovplyvneniu horninového prostredia (objemy zemín, zárezy, násypy), podzemných i povrchových vôd. Môže dôjsť k mnohým ďalším ovplyvneniam súvisiacim s realizáciou činností obsiahnutých v Pláne udržateľnej mobility, **ktoré však bude možné posúdiť až po predložení kompletnej stratégie a úplnej špecifikácií opatrení v rámci správy o hodnotení.**

4. Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva

Ako už bolo uvedené v predchádzajúcej časti oznámenia, realizáciou opatrení zo Stratégie sa zníži hlavne ohrozenie obyvateľstva vplyvmi z dopravy. Zníženie ovplyvnenia môže byť relatívne i absolútne. O relatívnom znížení vplyvu budeme hovoriť v prípade, keď realizáciou opatrenia dôjde vo výhľadovom roku k zníženiu záťaže oproti nulovému variantu, ale v absolútnych číslach dôjde k jeho nárastu. Absolútne zníženie vplyvu bude dosiahnuté vtedy, keď napr. odklonením dopravy bude výrazne znížený počet obyvateľov vystavených negatívnym vplyvom dopravy vo výhľade nielen oproti nulovému variantu ale aj oproti súčasnému stavu.

Po úplnej špecifikácii navrhovaných riešení a opatrení, bude možné vyhodnotiť nielen dopady tzv. tvrdých opatrení, ale aj opatrení organizačných, prevádzkových či opatrení prierezového alebo systémového charakteru.

5. Vplyvy na chránené územia [napr. chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, súvislá európska sústava chránených území (Natura 2000), národné parky, chránené krajinné oblasti, chránené vodohospodárske oblasti a pod.] vrátane návrhu opatrení na ich zmiernenie

V porovnaní s očakávanými vplyvmi na životné prostredie uvádzanými vyššie, prikladáme už v etape oznámenia strategického dokumentu podrobnejšiu špecifikáciu potenciálnych objektov, ktoré môžu byť činnosťami realizovanými na základe Stratégie ovplyvnené. V tejto fáze prác na Stratégii sú už síce známe niektoré infraštruktúrne opatrenia ale nie sú známe všetky opatrenia ako celok, preto sa zhotoviteľ





rozhodol vypracovať podrobné vyhodnotenie vplyvov na úrovni strategického environmentálneho posúdenia až po obdržaní kompletného strategického dokumentu ako to bolo uvedené vyššie.

Preto zatiaľ uvádzame len predbežné opatrenia/zásady, ktoré by mali byť ešte pri spracovaní Stratégie zohľadnené:

Oparenia znižujúce možné negatívne vplyvy Plánu udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín na chránené územia:

- zohľadnenie možných vplyvov na chránené územia národnej a európskej sústavy chránených území,
- rešpektovanie a ochrana mokradi národného, regionálneho a lokálneho významu a podpora obnovy zaniknutých mokradi,
- v maximálnej miere rešpektovať kosťru ekologickej stability krajiny (ÚSES),
- rešpektovať navrhované biocentrá a biokoridory s plánovaním nových dopravných koridorov a stavieb,
- obmedzovať regulácie a meliorácie pozemkov v súvislosti s plánovaním a výstavbou nových dopravných koridorov a stavieb, predovšetkým pozemkov v kontakte s chránenými územiaми a mokraďami,
- zaistiť plánovanie dopravných tras resp. prekládok tak, aby v maximálnej možnej miere ostal zachovaný krajinný ráz a ostali zachované ostrovčekovité fragmenty s pôvodnou prirodzenou vegetáciou.

Podrobné vyhodnotenie vplyvov jednotlivých navrhnutých stavieb/činnosti v rámci Plánu udržateľnej mobility funkčného územia krajského mesta Trenčín z hľadiska ovplyvnenia ochrany prírody a krajiny, vrátane návrhu ochranných opatrení, bude predmetom Správy o hodnotení pre tento dokument podľa prílohy č. 4 k zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Za účelom pripomienkovania prikladáme zoznamy chránených území týkajúcich sa mesta Trenčín a jeho záujmového územia aj s grafickým vyjadrením v mierke 1:50 000. V prípade, ak sa počas spracovania posúdenia preukáže možné sprostredkované vplyvy na chránené územia aj v susednej ČR, budú príslušné chránené územia vyhodnotené v rámci Správy o hodnotení.

Základným legislatívnym dokumentom ochrany prírody a krajiny Slovenskej republiky je zákon č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. Nižšie uvedené zoznamy chránených území národnej sústavy a európskej sústavy sú aktualizované k roku 2019.





Národná sústava chránených území

Územnou ochranou prírody sa v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov rozumie osobitná ochrana prírody a krajiny vo vymedzenom území v druhom až piatom stupni ochrany.

Zákon rozlišuje 5 kategórií územnej ochrany:

- národný park (NP) - na území platí tretí stupeň ochrany, na území ochranného pásma druhý stupeň ochrany,
- chránená krajinná oblasť (CHKO) - na území platí druhý stupeň ochrany,
- chránený areál (CHA) - na území platí štvrtý stupeň ochrany, na území ochranného pásma platí tretí stupeň ochrany,
- prírodná rezervácia (PR), resp. národná prírodná rezervácia (NPR) - na území oboch platí piaty stupeň ochrany, na území ochranného pásma štvrtý stupeň ochrany, ak ochranné pásmo nebolo vyhlásené, je ním v zmysle zákona územie do vzdialenosti 100 m von od hranice - platí v ňom tretí stupeň ochrany,
- prírodná pamiatka (PP), resp. národná prírodná pamiatka (NPP) - na území platí piaty stupeň ochrany, na území ochranného pásma štvrtý stupeň, pričom ak ochranné pásmo nebolo vyhlásené, je ním územie do vzdialenosti 30 m smerom von od hranice - platí v ňom tretí stupeň ochrany.
- chránený krajinný prvok (CHKP) na území platí druhý, tretí, štvrtý alebo piaty stupeň ochrany.

Prehľad veľkoplošných chránených území v riešenom území

V severnej časti riešeného územia sa nachádza **Chránená krajinná oblasť Biele Karpaty** v 2. stupni ochrany.

Prehľad maloplošných chránených území v riešenom území

Prírodná pamiatka (PP) Opatovská jaskyňa

Prírodná pamiatka predstavuje verejnosti voľne prístupnú jaskyňu. Rok vyhlásenia: 1994.

Prírodná rezervácia (PR) Trubárka

Predmet ochrany: Ochrana zachovalého xerothermného skalného a lesostepného biotopu s výskytom zriedkavých druhov flóry a fauny na vedeckovýskumné, náučné a kultúrno-výchovné ciele. Rok vyhlásenia: 1982, 4.stupeň ochrany

Prírodná rezervácia (PR) Zamarovské jamy

Predmet ochrany: Ochrana rastlinstva a živočíšstva bývalých štrkových jám, ktoré predstavujú zazemňovaciaú sukcesnú sériu malých vodných nádrží a významný biotop močiarného a vodného vtáctva, na vedeckovýskumné a náučné ciele. Rok vyhlásenia: 1984, 4.stupeň ochrany





Prírodná rezervácia (PR) Bindárka

Predmet ochrany: PR je vyhlásená na ochranu uceleného komplexu močiarnych i mezofilných aluviálnych biocenóz s bohatým zastúpením charakteristických i existenčne ohrozených zriedkavých druhov rastlín v prirodzených spoločenstvách na vedeckovýskumné a náučné ciele. Rok vyhlásenia: 1983, 4.stupeň ochrany.

Prírodná rezervácia (PR) Ostrý vrch

Predmet ochrany: Ochrana rôznovekej bučiny s najstaršími jedincami nad 90 r. Ostatné dreviny - jaseň štíhly, javor horský, lipa malolistá, jarabina mukyňa, jedľa biela a pod. Faunu tvoria zachovalé spol. stavovcov i bezstavovcov horského charakteru. Rok vyhlásenia: 1993, 4.stupeň ochrany.

Prírodná pamiatka (PP) Súčanka

Predmet ochrany: Ochrana zachovalého fragmentu podhorského potoka a jeho brehových porastov pre vedecké a výskumné ciele, ako aj významnú ekostabilizačnú funkciu. Rok vyhlásenia: 1983, 4.stupeň ochrany.

Prírodná rezervácia (PR) Prepadlisko

Územie je identické so SKUEV0575 Prepadlisko.

Navrhované chránené územia

V rámci mesta Trenčín sú navrhované na územnú ochranu tieto lokality:

- Navrhovaná **prírodná pamiatka Lúčne** - k.ú. Kubrá, Kubrica – lužný les za prameňom Kyselky, výmera 2,5 ha
- Navrhovaný **chránený areál Alúvium Orechovského potoka** - brehové porasty a mokrade v údolí potoka. K.ú. Orechové, výmera 1,65 ha.

Vyhlasenie týchto území za chránené nie je síce v súčasnosti reálne, avšak tieto biotopy je potrebné napriek tomu chrániť pred poškodením a degradáciou.

S vyhlásením lokality Trenčiansky luh za maloplošné chránené územie Štátna ochrana prírody SR - Správa CHKO Biele Karpaty v súčasnosti neuvažuje, jeho hodnoty a potreba ochrany (lužný les vzniknutý vybudovaním hate Trenčianske Biskupice, významné hniezdisko vodného vtáctva) sú však v ÚPN mesta Trenčín v maximálnej možnej miere rešpektované.

ŠOP SR Správa CHKO Biele Karpaty pripravila návrh rozšírenia územia Natura 2000 – SKUEV 0397 Váh pri Zamarovciach a vyhlásenie chráneného areálu (CHA) Váh, pričom ich výmera (54,5577 ha) a hranice sú totožné. Projekt CHA Váh je po odsúhlasení MŽP SR podaný na KÚŽP v Trenčíne, ktorý pripravuje vyhlásenie CHA všeobecne záväznou vyhláškou (pôvodne predpokladaný termín vyhlásenia bol konca roka 2011).





Chránené stromy

Na Slovensku sa ochrane starých stromov začala venovať veľká pozornosť najmä v druhej polovici 20. storočia, kedy bolo zaevidovaných najviac významných stromov. V októbri 1955 bol Slovenskou národnou radou prijatý zákon č.1/1955 o štátnej ochrane prírody, podľa ktorého mohli byť významné stromy a ich skupiny vyhlásené za chránený prírodný výtvor alebo chránenú prírodnú pamiatku.

O štyridsať rokov neskôr, 1. januára 1995, nadobudol účinnosť zákon Národnej rady Slovenskej republiky č.287/1994 Z. z. o ochrane prírody a krajiny. Podľa § 34 tohto zákona mohli byť kultúrne, vedecky, ekologicky, krajnotvorne alebo esteticky mimoriadne významné stromy alebo ich skupiny vrátane stromoradií vyhlásené za chránené stromy. Rovnakú stratégiu ochrany významných stromov prijal aj nový zákon o ochrane prírody a krajiny – **zákon č. 543/2002 Z. z.** – s účinnosťou od 1. 1. 2003.

Katalóg chránených stromov bol vytvorený v roku 2002. Je aktuálnym výstupom databázy štátneho zoznamu chránených stromov a bol určený nielen pre laickú, ale aj odbornú verejnosť. Podľa doterajších skúsenosti výstupy z neho sú pre svoj obsah využívané nielen orgánmi štátnej správy ochrany prírody, regionálnymi útvarmi odbornej organizácie ochrany prírody, ale aj vedeckými inštitúciami, študentmi škôl rôznych stupňov, mimovládnyimi organizáciami alebo inými záujmovými skupinami a subjektmi.

V riešenom zemí boli identifikované chránené stromy: **Trenčianske ginká** - ginko dvojlaločné (*Ginkgo biloba* L.). Dôvod ochrany: Vedecko-výskumný, náučný a kultúrny význam. Exotická a vývojovo stará ihličina-najväčšia v okrese Trenčín. Rok vyhlásenia: 1990, ochranné pásmo 2.stupeň ochrany.

Európska sústava chránených území

Základnou súčasťou európskej politiky pri ochrane biodiverzity a ekosystémov je úplná realizácia sústavy NATURA 2000, ktorá predstavuje súvislú európsku ekologickú sieť osobitne chránených území, ktoré sú v osobitnom záujme EÚ. V zmysle § 28 zákona č. 543/2002 Z. z. je NATURA2000 definovaná ako „*Súvislá európska sústava chránených území*“, tvoria ju dva typy území: územia európskeho významu (ÚEV) a chránené vtáčie územia (CHVÚ).

Chránené vtáčie územia (CHVÚ/SKCHVU) boli vyhlásené za chránené na základe kritérií stanovených v *smernici Rady č. 79/409/EHS z 2. apríla 1979 o ochrane voľne žijúcich vtákov* (smernica o vtákoch). Národný zoznam CHVÚ schválila vláda SR *uznesením č. 636/2003* dňa 9. júla 2003. V roku 2004 sa začal proces tvorby vyhlášok a programov starostlivosti pre jednotlivé CHVÚ. *Uznesením vlády SR č. 345/2010 z 25. 5. 2010* bol Národný zoznam doplnený a zmenený. Do zoznamu bolo doplnených 5 nových území (Čergov, Chočské vrchy, Levočské vrchy, Slovenský raj a Špačisko-nižňianske polia) a celkový počet je 41 CHVÚ.

Do riešeného územia nezasahuje žiadne chránené vtáčie územie.

Územia európskeho významu (ÚEV/SKUEV) predstavujú lokality navrhnuté za chránené územia na základe kritérií stanovených v *smernici Rady č. 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov, voľne žijúcich živočíchov a rastlín* (smernica o biotopoch). Národný zoznam týchto území schválila vláda SR *uznesením*





č. 239/2004 dňa 17. marca 2004 a bol vydaný výnosom MŽP SR č. 3/2004-5.1 zo 14. júla 2004 a zaslaný na schválenie Európskej komisii (EK). Vláda Slovenskej republiky dňa 25. 10. 2017 schválila druhú aktualizáciu národného zoznamu území európskeho významu, čím si Slovensko splnilo povinnosť vyplývajúcu z členstva v EÚ. Ku 473 chráneným lokalitám s výskytom cenných biotopov a druhov európskeho významu, ktoré boli predložené Európskej komisii v roku 2004 a 2011, pribudne nových 169 lokalít s výmerou 31 656 ha. Celková výmera sa tak zvýši z 11,9 % rozlohy Slovenskej republiky na 12,6 %.

SKUEV0397 Váh pri Zamarovciach

Výmera lokality: 20,94 ha

Stupeň ochrany: 4

Odôvodnenie návrhu ochrany: Územie je navrhované z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu: Rieky s bahnitými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov *Chenopodionrubri p.p.* a *Bidentition p.p.* (3270) a druhov európskeho významu: lopatka dúhová (*Rhodeus sericeus amarus*), hrebenačka pásavá (*Gymnocephalus schraetser*), hrúz bieloplutvý (*Gobio albipinnatus*), plž severný (*Cobitis taenia*), boleň dravý (*Aspius aspius*), plotica lesklá (*Rutilus pigus*) a netopier obyčajný (*Myotis myotis*).

SKUEV0575 Prepadlisko

Výmera lokality: 8,08 ha

Stupeň ochrany: 4

Odôvodnenie návrhu ochrany: Územie je navrhované z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu: Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu *Magnopotamion* alebo *Hydrocharition* (3150), Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (*91E0) a druhu európskeho významu: kunka žltobruchá (*Bombina variegata*).

Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

Návrh kostry územného systému ekologickej stability vytvára v krajinnom priestore ekologickú sieť, ktorá:

- zabezpečuje územnú ochranu všetkým ekologicky hodnotným segmentom v území,
- vymedzuje priestory umožňujúce trvalú existenciu, rozmnožovanie, úkryt a výživu rastlinným a živočíšnym spoločenstvám typickým pre daný región - biocentrá (majú charakter jadrových území s prioritným ekostabilizačným účinkom v krajine),
- umožňuje migráciu a výmenu genetických informácií živých organizmov – biokoridory a jadrové územia,
- zlepšuje pôdochranné, klimatické a ekostabilizačné podmienky,
- zabezpečuje optimálny rozvoj prírodných, civilizačných a kultúrnych hodnôt v území.





V riešenom území boli identifikované prvky ÚSES na základe dokumentácie ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja (AŽ projekt Bratislava, 11/2018), Regionálny územný systém ekologickej stability okresu Trenčín (SAŽP Banská Bystrica, 2013) a Územný plán mesta Trenčín v znení zmien a doplnkov č. 1 – 3 (AUREX Bratislava, 10/2018).

V riešenom území boli identifikované nasledovné prvky ÚSES:

RBc Krasín (30)
RBc Zamarovské jamy – Nemšová (32)
RBc Trubárka (33)
RBc Považský Inovec (40), Svinnica (41)
NRBk rieka Váh
RBk Chocholnica
RBk Drietomica
RBk terestrický prepája RBc (32) a RBc (33)
RBk Súčanka
RBk Teplička – návrh
NRBk terestrický prepája RBc (40), (41) a NRBC Žihľavník - Baske

Lokálne biocentrum

LBC 1 - Šerený vrch: Komplex zachovalých, hodnotných lesných porastov Bielych Karpát

LBC 2 - Nová hora: Mozaika kosených sadov, lúk, lúčnych úhorov, medzí, remízok a plošných porastov drevín, vytvárajúca habitat pre značný počet druhov živočíchov. Lokalita vysoko hodnotená z hľadiska výskytu stavovcov.

LBC 3 - Stará hora – Rúbanisko: Pomerne rozsiahly komplex lesných porastov, mokradí na nive malého vodného toku, sadov a lúk.

LBC 4 - Vinohrady: Plošne najrozsiahlejšia mozaika kosených sadov, lúk, lúčnych úhorov, medzí, remízok a plošných porastov drevín, vytvárajúca habitat pre značný počet druhov živočíchov. Lokalita vysoko hodnotená z hľadiska vegetácie, významná pre viaceré skupiny živočíchov.

LBC 5 - Gardianka: Lesný komplex mimo súvislých lesných porastov, významný najmä z hľadiska výskytu stavovcov.

LBC 6 - Skalka: Zachovalé lesné porasty na vápencoch, porasty sú ochranného charakteru. Patria sem aj skalné porasty na Skalke s výskytom viacerých vzácnejších druhov.

LBC 7 - Zamarovské jamy: Prírodná rezervácia, hodnotné rastlinné a živočíšne cenózy, viazané na vodné ekosystémy a litorálne pásmo.





LBC 8 - Trenčiansky luh: Mäkký lužný les, litorálna vegetácia na spevnených nánosoch rieky Váh, poskytujúce životné prostredie najmä vodnému vtáctvu. Významná arachnologická lokalita.

LBC 9 - Biskupická sihoť: Trávobylinná vegetácia na chudobných stanovištiach štrkovitých nánosov Váhu, významné pre niektoré skupiny bezstavovcov. LBC 10 - Horná sihoť: Trávobylinné porasty nivy Váhu, rozptýlené porasty drevín a štrkoviská v iničiálnych štádiách zarastania.

LBC 11 - Halalovka: Lesný porast, izolovaný od súvislých lesov, s dobrým zložením drevinného porastu a relatívne vysokým zastúpením jarabiny brekyňovej. Na opačnej strane cesty nadväzujú na lesný porast mokradné spoločenstvá v bočnom údolí a terénnej znížene - porasty vysokých ostríc, vrby popolavej a lužných drevín.

LBC 12 - Brezina: Plošne dosť rozsiahle staršie lesné porasty s prevažne prirodzeným zložením, súčasťou lokality sú aj trávobylinné spoločenstvá s výskytom ohrozených druhov rastlín.

LBC 13 - Kočina hora: Zachovalé lesné porasty Strážovských vrchov, lúčne spoločenstvá s výskytom veternice lesnej (*Anemone sylvestris*), mokradné spoločenstvá slatinných jelšín na nive Kubrického potoka i vlhkých nivných bylinných spoločenstiev v údolí prítoku Kubrického potoka.

LBC 14 - Pod Košňovcom: Sústava medzí na svahoch, kosených sadov i opustených a zarastajúcich lúčnych porastoch, lokalita druhovo bohatá, habitat značného počtu živočíchov.

LBC 15 - Radochová: Komplex hodnotných lesných porastov, dobre zachovalých.

LBC 16 - Pod hôrkou: Dubový lesný porast s výskytom vstavača bledého (*Orchis pallens*) a na lesný porast nadväzujúce druhovo bohaté úhory lúčnych porastov s výskytom vzácných a ohrozených druhov rastlín.

LBC 17 - Baranová: Ochranné lesy na strmých, na juh orientovaných svahoch, drieňové dúbravy a drieňové bučiny. Hodnotné, dobre zachované jelšové lužné lesy na nive Opatovského potoka.

Navrhované biocentrum lokálneho významu

LBC-N 1 - Gardianka: Časť, označená ako navrhované lokálne biocentrum, tvorí s vyčleneným lokálnym biocentrom jeden komplex. Kvalita lesných porastov je však menej kvalitná a sú potrebné určité zásahy na zlepšenie stavu týchto porastov.

LBC-N 2 - Urbárska sihoť: Opatreniami v rámci navrhovaných vegetačných úprav, renaturácie vodného toku a rekultivácie mestskej skládky odpadov vytvoriť územie, ktoré sa postup nebude vyvíjať smerom k ekologicky hodnotným ekosystémom.

LBC-N 3 - Nozdrkovské štrkovisko: Štrkovisko bližšie k obci Nozdrkovce má vlastnosti, umožňujúce ho klasifikovať do tejto kategórie už dnes. Navrhujeme riešiť územie tak, aby aj po prípadnom obnovení ťažby štrku zostali hodnoty lokality zachované a ukončenie ťažby aj následné úpravy územia vykonať tak, aby boli prínosom pre územie - vhodné konečné úpravy vodných plôch, výsadba drevinnej vegetácie, ďalšia starostlivosť o územie.





LBC-N 4 - Dolné lúky: Na sútoku Soblahovského a Lavičkového potoka vysadiť plošný porast krovín a nízkorastúcich stromov.

Biokoridor lokálneho významu

Biokoridory lokálneho významu sú viazané prevažne na nivy vodných tokov a ekotóny na okrajoch lesných porastov.

- LBK 1 - Bukovinský potok nad diaľnicou
- LBK 2 - Orechovský potok
- LBK 3 - Bukovinský potok s prítokom pod diaľnicou
- LBK 4 - Lavičkový potok
- LBK 5 - Soblahovský potok
- LBK 6 - Hukov potok
- LBK 7 - Brezina - lúky pod Košňovcom
- LBK 8 - Kubrický potok
- LBK 9 - prítok Kubrického potoka
- LBK 10 - Opatovský potok

Medzi lokálne biokoridory je možné zaradiť aj nasledovné biokoridory:

- Bradlo: biokoridor, viazaný na výrazný geomorfologický a geologický fenomén bradlového pásma, v tomto pásme je i odlišné využitie územia s väčším počtom ekotónov.
- Kostolná - Vinohrady – Hrabovka: biokoridor, viazaný podobne ako predošlý na formačné rozhrania, v území sú súčasťou aj mozaikové plochy Vinohradov, Starej a Novej hory.
- Opatová - Kubrická dolina – Soblahov: biokoridor, viazaný na dlhé formačné rozhrania typu les - bezlesie, vedúci údolím Váhu.

Navrhovaný biokoridor lokálneho významu

- LBK-N 1 - Nad diaľnicou
- LBK-N 2 - Zlatovský potok
- LBK-N 3 - Brezina – Halalovka.

Genofondovo významné lokality flóry a fauny

Genofondovo významné plochy a plochy so zachovalými prirodzenými alebo prírode blízkymi fytocenózami a zoocenózami sú také biologicko-ekologicky významné segmenty krajiny, ktoré majú, okrem iných funkcií, význam hlavne pre zabezpečenie druhovej a krajinoekologickej diverzity, zamedzenie vodnej a veternej erózie, udržanie kvality vody, reguláciu odtokových pomerov, vytvorenie refúgií pre mnohé rastliny a živočíchov a vytváranie pufrovacích zón pre zriedkavé ekosystémy. Ich súčasťou sú teda vzácne prirodzené a prírode blízke biotopy z hľadiska ochrany genofondu ako aj územia,





ktoré plnia vyrovňavaciu funkciu (tlmia negatívne dôsledky ľudskej činnosti), ochranu vybraných zložiek krajiny a ochranu krajinného systému proti negatívnym degradačným a destabilizačným procesom.

V nasledovnom texte uvádzame zoznam genofondovo významných lokalít územia, ktoré boli vymedzené v rámci dokumentácií MÚSES (Územný plán mesta Trenčín AUREX Bratislava, 10/2018).

GL 1 - Mestský vrch – Drieňová. Komplex lesných porastov bradlového pásma, lúk, lúčnych úhorov a medzí

GL 2 - Pramenisko. Pramenisko, nachádzajúce sa v okrajovej časti komplexu lúk

GL 3 - Brehový porast Bukovinského potoka a lužný lesík. Prírodzený úsek vodného toku so širokým brehovým porastom

GL 4 - Úhor v Zlatovskej doline. Rozsiahly úhor po trvalých trávnych porastoch v štádiu zarastania krovunami

GL 5 - Nová hora. Rozsiahly komplex kosených i zarastajúcich sadov, medzí a plošných porastov drevín

GL 6 - Niva vodného toku v oblasti Rúbane. Dobre vyvinutý lužný porast na nive malého vodného toku

GL 7 - Stará hora. Komplex zarastajúcich sadov s lúčnymi úhormi.

GL 8 - Vinohrady. Mimoriadne rozsiahly komplex zatrávnených, kosených sadov, medzí, lúčnych porastov xerothermného charakteru, plošných porastov krovín a lesíkov.

GL 9 - Gardianka. Lesný komplex mimo súvislých lesných porastov, bučiny a dubové bučiny

GL 10 - Orechovský potok. Časť Orechovského potoka, nachádzajúca sa v lesných komplexoch

GL 11 - Skalka – Kláštorisko. Komplex lesných porastov, väčšinou zaradených do kategórie ochranných lesov.

GL 12 - Park v Záblatí.

GL 13 - Park v Zlatovciach. Parku v Zlatovciach dominuje skupinka mohutných platanov západných

GL 14 - Váh. Najvýznamnejší prírodný ekosystém v území, jeho prírodná dominanta. Významný biotop pre živočíšstvo, migračná trasa vtáctva a dôležitý biokoridor pre šírenie nových druhov zo severných oblastí na juh a naopak.

GL 15 - Zamarovské jamy. Prírodná rezervácia, vyhlásená na ochranu vodných, litorálnych a lužných spoločenstiev nivy Váhu a na ne viazaných zoocenóz.

GL 16 - Trenčiansky luh. Územie v medzihrádzovom priestore Váhu, vyskytujú sa tu fázy zarastania vodných stanovíšť od iníciaľných štádií až po lužný les.

GL 17 - Biskupická sihoť. Štrkové nánosy, redšie porastené suchomilnou a teplomilnou vegetáciou. Lokalita, významná z hľadiska bezstavovcov.

GL 18 - Hrádza Biskupického kanála. Pravidelne kosená hrádza kanála. Výskyt rastlinných spoločenstiev lúčneho charakteru.

GL 19 - Soblahovský potok. Zachovalý úsek vodného toku s prírodzeným korytom, dobre vyvinutými brehovými porastmi s prírodzenou štruktúrou.

GL 20 - Štrkovisko pri Nozdrkovciach. Štrkovisko s výskytom ohrozených druhov rastlín.





- GL 21 - Mokraď pri Halalovke. Mokradný porast v údolí a pozdĺž cesty za sídliskom Juh.
- GL 22 - Les Halalovka. Izolovaný, pomerne veľký lesný porast pri sídlisku Juh.
- GL 23 - Lúka pod Brezinou. Nevyužívaný lúčny porast, druhovo bohatý s prirodzeným druhovým zložením.
- GL 24 - Medza pod Brezinou. Medza a na ňu nadväzujúci úhor bývalého lúčneho porastu.
- GL 25 - Tehelňa pri sídlisku Juh. Bývalá tehelňa, v súčasnosti je zachované len torzo sprašovej steny a jej najbližšie okolie. Lokalita ohrozená výstavbou.
- GL 26 - Medza na okraji Vašíčkových sadov. Medza s trávobylinnými porastmi.
- GL 27 - Brezina. Rozsiahle plochy mestského lesoparku, tvorené staršími porastmi, zaradenými medzi účelové lesy.
- GL 28 - Hradný vrch. Lokalita, známa ako stanovište vzácnej vegetácie už z minulého storočia.
- GL 29 - Skaly nad sídliskom Pod sokolice. Vegetácia, typická pre skaly a sutiny na vápencovom podloží.
- GL 30 - Lúčny úhor nad cintorínom. Lúčny úhor s prirodzeným druhovým zložením.
- GL 31 - Jelšina pri Kubrickej kyselke. Mokradná lokalita na pomerne širokej nive Kubrického potoka.
- GL 32 - Niva potoka pri miestnej časti Kubrá. Vlhkomilné, druhovo bohaté fytocenózy vlhkých lúk.
- GL 33 - Medza nad zarastajúcim pasienkom v Kubranskej doline. Široká, druhovo mimoriadne bohatá medza.
- GL 34 - Medze na okraji lesa a zarastajúce lúčne úhory. Lokalita je mimoriadne druhovo bohatá, zahŕňa sústavu medzí a opustené, nevyužívané trvalé trávne porasty.
- GL 35 - Medza. Mimoriadne druhovo bohatá medza s nezvyklo vysokým počtom krov.
- GL 36 - Lesík a zarastajúce svahy pri časti mesta Kubrica. Riedke lesné spoločenstvá a lúčky na skalnatom stanovišti, výrazne teplomilné zloženie bylinného poschodia.
- GL 37 - Mokraď pri Kubrici. Plošná mokraď na nive vodného toku Kubrica.
- GL 38 - Kubrická dolina – Trubárka. Záver Kubrickej doliny so zachovalými lesnými ekosystémami.
- GL 39 - Lúčny úhor. Druhovo bohatý lúčny porast s prirodzeným druhovým zložením.
- GL 40 - Medze, lúky a ich úhory pod Košňovcom. Svah so sústavou medzí, lúky a lúčne úhory, maloplošné sady.
- GL 41 - Medza na svahu terasy. Široká medza na terase Váhu, značnú časť zaberá trávobylinný lúčny úhor.
- GL 42 - Pod Hôrkou. Rozsiahly úhor po trvalých trávnych porastoch, na časti lokality sa nachádza ovocný sad a lesný porast.
- GL 43 - Horné Žilačky – chaty. Svahová mokraď medzi chatami.
- GL 44 - Opatovská dolina – Baranová. Dobre vyvinuté lesné porasty na nive Opatovského potoka.





Územia chránené podľa medzinárodných dohovorov

V rámci medzinárodných dohovorov platí na území Slovenska niekoľko dôležitých zmlúv a dohovorov, ktoré majú za cieľ výraznejšie zachovanie svetového dedičstva na Zemi. Podľa nich sú vyčlenené chránené územia a lokality, ktoré nie sú kategóriou chráneného územia podľa zákona č. 543/2002 Z. z., ale tvoria významnú základňu pre rozvoj vedy a prezentácie ochrany prírody v zahraničí. Tieto územia môžu súčasne patriť aj do národnej sústavy chránených území, alebo do navrhovanej európskej súvislej sústavy chránených území Natura 2000.

Slovenská republika je od 1.1.1993 riadnou zmluvnou stranou Ramsarskej konvencie (ako súčasť ČSFR od 2.6.1990). Slovensko sa pristúpením k tejto konvencii zaviazalo zachovávať a chrániť mokrade, ako regulátory vodných režimov a biotopy podporujúce charakteristickú flóru a faunu. Mokradami sú v zmysle konvencie (čl.1.ods.1) definované ako "územia s močiarimi, slatinami a vodami prirodzenými alebo umelými, trvalými alebo dočasnými, stojatými aj tečúcimi".

V riešenom území sa nenachádzajú žiadne mokrade medzinárodného ani národného významu. Identifikované boli mokrade lokálneho a regionálneho významu v zmysle dokumentácie Mokrade SR (Slobodník, Kadlečík, 2000).

Lokálne významné mokrade

K mokradiam lokálneho významu zaraďujeme menšie lokality ovplyvňujúce najbližšie okolie, so sústredeným výskytom bežných druhov rastlín a živočíchov viazaných na mokrade. Patria k nim aj mokrade s miestnym hydrologickým významom a lokality významné svojou ekostabilizačnou funkciou, napríklad ako liahniská obojživelníkov, lokality významné produkciou rýb a podobne.

- Pekelná dolina, JV od obce Soblahov (k.ú. Soblahov)
- Enkláva Trenč. Teplá (k.ú. Trenčianska Teplá)
- Trenčiansky luh (k.ú. Trenčín)
- Trenčianske smetisko (k.ú. Trenčín)
- Depo Trenč. Teplá (k.ú. Trenčianska Teplá)
- Kačák (k.ú. Zamarovce)
- Fuchsove jamy (k.ú. Zamarovce)

Regionálne významné mokrade

Do kategórie mokradí regionálneho významu patria lokality rôznej veľkosti s výraznejším hydrologickým, biologickým a ekologickým ovplyvňovaním okolia (minimálne niekoľkých obcí). Zaraďujeme k nim aj lokality výskytu významných chránených a ohrozených druhov fauny a flóry. Regionálne významné sú aj chránené územia, územia netypické alebo naopak charakteristické pre daný región (okres, kraj, geomorfologický celok). Patria k nim aj významné stanovišťa, a miesta rozmnožovania fauny mokradí.

- Bindárka, dolina JZ od obce Soblahov (k.ú. Soblahov)





- Prepadlisko (Kostolná-Záriečie)
- Zamarovské jamy (k.ú. Zamarovce)
- Trenčianske kaskády (Kostolná-Záriečie)

Chránené vodohospodárske oblasti (CHVO)

V zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. vodný zákon, v znení neskorších predpisov § 31, územie, ktoré svojimi prírodnými podmienkami tvorí významnú prirodzenú akumuláciu vôd, vláda môže vyhlásiť za chránenú vodohospodársku oblasť (ďalej CHVO).

Do východnej časti riešeného územia zasahuje vyhlásená CHVO Strážovské vrchy. Posudzované činnosti z ktorých časť zasahuje do CHVO, nepatria v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. medzi činnosti zakázané, resp. obmedzené.

Vodohospodársky významné vodné toky

Medzi vodohospodársky významné vodné toky riešeného územia patrí Váh, spolu so svojim prítokmi (Teplička, Zlatovský potok, Orechovský potok, Kubrica), patri podľa Vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 211/2005 Z.z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov, na celom území mesta Trenčín medzi vodohospodársky významne toky (číslo hydrologického poradia 4-21-01-038).

Podľa § 49 zák. č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov pri výkone správy vodného toku a správy vodných stavieb alebo zariadení môže správca vodného toku užívať pobrežne pozemky. Pobrežnými pozemkami v závislosti od druhu opevnenia brehu a druhu vegetácie pri vodohospodársky významnom vodnom toku sú pozemky do 10 m od brehovej čiary a pri drobných vodných tokoch do 5 m od brehovej čiary; pri ochrannej hrádzi vodného toku do 10 m od vzdušnej a návodnej päty hrádze.

V zmysle vyššie uvedeného je potrebné ponechať manipulačný pas pre opravy, údržbu a povodňovú aktivitu v šírke 10,0 m od brehovej čiary resp. vzdušnej paty hrádze pre tok Váh, vrátane zdrže Trenčianske Biskupice, a min. 4,0 - 6,0 m pre ostatne toky. Rovnako je potrebné zabezpečiť ochranu inundačných území vodných tokov, zamedziť v nich výstavbu a iné nevhodne činnosti v zmysle zákona č. 7/2010 o ochrane pred povodňami.

Ochranné pásma vodných zdrojov

Podľa údajov z ÚPN mesta Trenčín (2018) zásobujú Trenčín pitnou vodou nasledovné vodné zdroje, ktoré sa nachádzajú v riešenom území:

- Vodný zdroj SIHOŤ z roku 1914, výdatnosť cca 40 l/s, v súčasnej dobe nevyužívaný - rezervný vodný zdroj. Riziká: vodný zdroj je v zastavanom území, II. ochranné pásmo je obývané.





- Vodný zdroj SOBLAHOVSKA z rokov 1953-1956, výdatnosť 25 l/s. Riziká: vedľa vodného zdroja vedie hlavná cesta na sídlisko Juh, z druhej strany je navrhnutý juhovýchodný obchvat cesty I/61 - v budúcnosti možné využitie ako rezervný vodný zdroj.
- Vodný zdroj KALINKY z roku 1969, výdatnosť 2 l/s. Vodný zdroj sa nachádza v mestskej časti Kubra - časť Kubrica, a slúži hlavne pre zásobovanie Kubrice, čiastočne aj Kubrej.
- Vodný zdroj POD SKALOU z roku 1947, výdatnosť 0,2 l/s, slúži pre zásobovanie Kubrice.
- Vodný zdroj JAZERO z roku 1963, výdatnosť 8 l/s, nachádza sa v katastrálnom území obce Soblahov.

6. Možné riziká súvisiace s uplatňovaním strategického materiálu

V tomto štádiu sa nepredpokladajú žiadne významné riziká spojené s uplatňovaním strategického dokumentu vo vzťahu k životnému prostrediu.

7. Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice

Vzhľadom na zameranie strategického dokumentu sa nepredpokladajú žiadne vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice. Pokiaľ by sa v priebehu spracovania Správy o hodnotení zistili fakty, ktoré by mohli viesť k cezhraničným vplyvom vo vzťahu k ČR, budú tieto územia posúdené.





IV. Dotknuté subjekty

1. Vymedzenie zainteresovanej verejnosti vrátane jej združení

Dotknutou verejnosťou pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov je verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem o prípravu strategických dokumentov pred ich schválením (§6a zákona č. 24/2006 Z.z.).

2. Zoznam dotknutých subjektov

Všetky orgány samosprávy a štátnej správy na národnej a regionálnej úrovni

Orgány štátnej správy:

❖ **Ministerstvá**

Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava

Ministerstvo životného prostredia SR, Námestie Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava

Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR, Špitálska 4,6,8, 816 43 Bratislava

Ministerstvo hospodárstva SR, Mlynské nivy 44/a, 827 15 Bratislava 212

Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu SR, Stromová 1, 813 30 Bratislava

Ministerstvo kultúry SR, Nám. SNP č. 33, 813 31 Bratislava – Staré Mesto

Ministerstvo zdravotníctva SR, Limbová 2, P.O. BOX 52, 837 52 Bratislava 37

❖ **Okresné úrady s krajskou pôsobnosťou**

Okresný úrad Trenčín - odbor starostlivosti o životné prostredie, Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín
Okresný úrad Trenčín – odbor cestnej dopravy a pozemné komunikácie, Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín

Okresný úrad Trenčín - výstavby a bytovej politiky, oddelenie ÚP, Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín

Okresný úrad Trenčín – odbor pozemkový a lesný, Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín

Okresný úrad Trenčín – odbor školstva, Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín

Krajský pamiatkový úrad Trenčín, K dolnej stanici 7282/20A, 91101 Trenčín

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Trenčín, Nemocničná 4, 911 01 Trenčín

Orgány samosprávy

❖ **Samosprávne kraje**

Trenčiansky samosprávny kraj, K dolnej stanici 7282/20A, 911 01 Trenčín

❖ **Obce ako súčasť funkčného územia krajského mesta Trenčín**

Obecný úrad Trenčianska Teplá, M.R. Štefánika 376/30, 914 01 Trenčianska Teplá





**MESTO
TRENČÍN**

VGD
Výskumný ústav dopravný

Obecný úrad Trenčianska Turná, Trenčianska Turná 86, 913 21 Trenčianska Turná
Obecný úrad Soblahov, Soblahov 470, 913 38 Soblahov
Obecný úrad Zamarovce, Zamarovská 1/97, 911 05 Zamarovce
Obecný úrad Kostolná – Záriečie, Kostolná – Záriečie 148, 913 04 Chocholná-Velčice
Obecný úrad Veľké Bierovce, Veľké Bierovce 24, 913 11 Trenčianske Stankovce
Obecný úrad Skalka nad Váhom, Skala 103, 913 31 Skalka nad Váhom

3. Dotknuté susedné štáty

Vzhľadom na zameranie strategického dokumentu sa nepredpokladajú žiadne vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice. Pokiaľ by sa v priebehu spracovania Správy o hodnotení zistili fakty, ktoré by mohli viesť k cezhraničným vplyvom vo vzťahu k ČR, budú tieto územia posúdené.



EURÓPSKA ÚNIA
Európsky fond
regionálneho rozvoja



Integrovaný regionálny
operačný program
2014 - 2020



MINISTERSTVO
PŮDOHOSPODÁRSTVA
A ROZVOJA VIDIEKA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



V. Doplnujúce údaje

1. Mapová a iná grafická dokumentácia (napr. výkres širších vzťahov v mierke primeranej charakteru a pôsobnosti strategického dokumentu)

Predkladané oznámenie obsahuje mapu v mierke 1:50 000.

2. Materiály použité pri vypracovaní strategického dokumentu

- Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja
- Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja - SEA
- Územný plán Veľkého územného celku Trenčianskeho kraja v platnom znení
- Územný plán mesta Trenčín
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Trenčianskeho samosprávneho kraja na roky 2013 - 2023
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Trenčín na roky 2016 – 2022, s výhľadom do roku 2040
- Plán dopravnej obslužnosti
- Generel cyklistickej dopravy v Trenčíne
- Pasport statickej dopravy
- ÚPN Trenčianska Teplá, Soblahov, Kostolná – Záriečie
- Stratégia rozvoja vidieka Trenčianskeho samosprávneho kraja 2013 – 2020
- Akčný plán udržateľného energetického rozvoja Trenčianskeho samosprávneho kraja na roky 2013-202 (SEAP)





MESTO
TRENČÍN



VI. Miesto a dátum vypracovania oznámenia

Žilina, 30.11.2020

VII. Potvrdenie správnosti údajov

1. Meno spracovateľa oznámenia

Za VÚD a.s. - Ing. Ján Bado

Za ENVICONSULT spol. s r.o. – Mgr. Peter Kurjak, PhD.

2. Potvrdenie správnosti údajov oznámenia podpisom oprávneného zástupcu obstarávateľa, pečiatka

Potvrdzujem správnosť údajov v oznámení

Mgr. Richard Rybníček
primátor Mesta Trenčín

