

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(Číslo: 3353/2014-3.4/mv)

vydané Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky podľa 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 NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

SIRS – Development, a. s.

2. Identifikačné číslo

36 751 804

3. Sídlo

Framborská 12, 010 01 Žilina

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

Terminál

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je vybudovať nový Terminál integrovanej dopravy v Trenčíne, ktorý zabezpečí v meste Trenčín komplexné služby cestujúcim využívajúcim železničnú a autobusovú dopravu, s doplnkovými službami aj pre obyvateľov a návštevníkov mesta.

3. Užívateľ

SIRS – Development, a. s., Framborská 12, 010 01 Žilina

4. Umiestnenie

Kraj: Trenčiansky

Okres: Trenčín

Obec: Trenčín

Katastrálne územie: Trenčín

Mestská časť: 02 Pod Sokolice, Urbanistický obvod - 03 Priemyselný obvod Merina

01 Centrum, Urbanistický obvod - 07 Historické jadro

Lokalita: Areál SAD a okolie

Parcelné číslo (KN C): Zastavané plochy a nádvoria: 1260/5, 1264/4, 1274/2, 1276/3, 1276/7, 1309/1, 1353/1, 1353/11, 1397/1, 1480/5, 1503/6, 1506/1, 1506/12, 3229/3, 3287/3, 3287/6, 3290/3, 3316/7, 3316/9, 3316/10, 3316/15, 3316/19, 3316/23, 3316/25, 3316/27, 3316/28, 3316/29, 3316/31, 3316/32, 3316/38, 3316/39, 3316/40, 3316/41, 3316/62,

3316/66, 3316/67, 3316/68, 3316/69, 3316/70, 3316/71, 3316/72, 3316/73, 3316/74, 3316/75, 3316/76, 3316/77, 3316/78, 3316/110, 3316/137, 3316/141, 3316/142, 3316/144, 3316/145, 3316/146, 3316/147, 3316/148, 3316/149, 3316/150, 3316/166, 3316/192, 3316/202, 3316/208, 3316/209, 3316/210, 3316/216, 3316/218, 3316/211, 3318/2, 3318/6, 3318/7, 3318/8; ostatné plochy : 1260/1, 1278/1, 3316/1, 3316/138, 3316/167, 3316/183

Miestom realizácie navrhovanej činnosti je súčasný areál SAD v Trenčíne a priľahlé okolie. Zájmová lokalita je ohraničená zo severu budovou železničnej stanice Trenčín, z juhu kasárňami OS SR Trenčín, z východu areálom Merina a zo západu mestským parkom.

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Termín začatia výstavby: október 2014
 Termín skončenia výstavby: december 2016
 Termín začatia prevádzky: december 2016
 Termín skončenia prevádzky: nebol určený

6. Stručný popis technického a technologického riešenia

Navrhovaná činnosť pozostáva z troch na seba nadväzujúcich funkčných celkov:

- terminál SAD s autobusovou stanicou, administratívnym objektom, opravárenskými dielňami a nadzemným parkovaním na dvoch podlažiach;
- terminál A so spoločným priestorom pre železničnú a autobusovú stanicu doplnený o základné služby pre cestujúcich a zásobovaním v podzemnom podlaží;
- terminál B s doplnkovými službami, administratívnym objektom a podzemným parkovaním v dvoch podlažiach prístupnými z ulice Kragujevackých hrdinov.

Základné parametre navrhovanej činnosti

SO 102 Terminál SAD - bilancie

| Ukazovateľ | M. j. | Plocha | Podlažie |
|---|----------------------|---------------|-------------------------------------|
| administratíva, dispečing | m ² | 3 639 | 1.NP, 1+.NP, 2.NP, 2+.NP, 3. – 6.NP |
| Terminál, interiér | m ² | 2 405 | 1.NP |
| Terminál, exteriér | m ² | 5 786 | 1.NP |
| dielne SAD (dielne, sklady, umyváreň, kancelárie) | m ² | 3 243 | 1.NP, 1+NP, 2.NP |
| čerpacia stanica PHM | m ² | 598 | 1.NP |
| parkovanie BUS | m ² | 4 304 | 1.NP |
| technológie | m ² | 60 | 2.NP |
| parkoviská nadzemné (plocha stojísk) | m ² | 7 392 | 2.NP, 2+NP |
| obslužné komunikácie na parkoviskách | m ² | 9 983 | 2.NP, 2+NP |
| spevnene plochy | m ² | 2 438 | 1.NP |
| Spolu | m² | 39 848 | x |

SO 103 Terminál A - bilancie

| Ukazovateľ | M. j. | Plocha | Podlažie |
|---|----------------|--------|-----------------------------|
| prenajímateľné jednotky | m ² | 13 857 | 2. NP |
| reštaurácie, kaviarne, galérie, artshopy, šport | m ² | 337 | 1. NP |
| gastro | m ² | 748 | 1. NP, 2. NP |
| toalety | m ² | 226 | 1. NP, 2. NP |
| komunikácie, vstup haly obch. centrum | m ² | 8 059 | 2. PP, 1. PP, 1. NP, 2. NP, |

| | | | |
|--------------------------------------|----------------|---------------|------------------------------------|
| | | | 2+. NP |
| sklady | m ² | 5 224 | 2. PP |
| technológie | m ² | 1 341 | 2. PP, 1. PP, 1. NP, 2. NP, 2+. NP |
| parkoviská (plocha stojísk) | m ² | 2 535 | 2. PP, 1. PP |
| obslužné komunikácie na parkoviskách | m ² | 5 830 | 2. PP, 1. PP |
| administratíva/bývanie | m ² | 0 | x |
| pobytové terasy, vegetačné strechy | m ² | 3 167 | 2. NP, 3. NP |
| Spolu | | 41 326 | x |

SO 104 Terminál B - bilancie

| Ukazovateľ | M. j. | Plocha | Podlažie |
|---|----------------------|---------------|--|
| prenajímateľné jednotky | m ² | 8 473 | 1. NP, 2. NP |
| reštaurácie, kaviarne, galérie, artshopy, šport | m ² | 1 430 | 1. NP |
| gastro | m ² | 0 | x |
| toalety | m ² | 118 | 1. NP, 2. NP |
| komunikácie, vstup haly obch. centrum | m ² | 3 388 | 2. PP, 1. PP, 1. NP, 2. NP 3. – 7. NP |
| sklady | m ² | 758 | 2. PP |
| technológie | m ² | 691 | 2. PP, 1. PP, 1. NP, 2. NP |
| parkoviská podzemné (plocha stojísk) | m ² | 4 535 | 2. PP, 1. PP |
| obslužné komunikácie na parkoviskách | m ² | 7 133 | 2. PP, 1. PP |
| administratíva/bývanie | m ² | 4 794 | 3. NP – 7. NP |
| pobytové terasy, vegetačné strechy | m ² | 4 594 | 2. NP, 3. NP |
| Spolu | m² | 35 914 | x |

SO 102, SO 103, SO 104 - bilancie parkovacích miest

| Ukazovateľ | M. j. | Plocha | Podlažie |
|-------------------------------------|-----------------|--------------|---------------|
| parkovacie miesta nadzemné (SO 102) | stojisko | 602 | 2. NP, 2+. NP |
| parkovacie miesta podzemné (SO 103) | stojisko | 202 | 2. PP, 1. PP |
| parkovacie miesta podzemné (SO 104) | stojisko | 339 | 2. PP, 1. PP |
| Spolu | stojisko | 1 143 | x |

SO102 BUS - bilancie parkovacích miest

| Ukazovateľ | M. j. | Plocha | Podlažie |
|----------------------|----------------------|-----------|----------|
| stanica BUS12 | stojisko | 24 | 1. NP |
| parkovisko BUS12 | stojisko | 33 | 1. NP |
| parkovisko BUS15 | stojisko | 9 | 1. NP |
| parkovisko KL BUS 18 | stojisko | 2 | 1. NP |
| Spolu | m² | 68 | x |

Objektová skladba

SO 101 Príprava územia

SO 101.1 Prekládka existujúceho a návrh nového vodovodu

SO 101.2 Prekládka existujúcej a návrh novej kanalizácie

SO 101.3 Prekládka VN rozvodov

SO 101.4 Prekládka NN rozvodov

SO 101.5 Prekládka a návrh nových rozvodov VO

- SO 101.6 Prekládka a návrh nových slaboprúdových rozvodov
- SO 101.7 Predĺženie a prekládka STL plynovodu
- SO 101.8 Prekládka cesty - Železničná ulica
- SO 101.9 Rekonštrukcie komunikácií
- SO 101.10 Prekládka zastávky MHD pri OC MAX
- SO 101.11 Cestná svetelná signalizácia

SO 102 Terminál SAD

- SO 102.1 Autobusová stanica a parkoviská
- SO 102.2 Administratívna budova SAD
- SO 102.3 Dielne SAD
- SO 102.4 Čerpacia stanica PHM
- SO 102.5 Umyváreň autobusov
- SO 102.6 Dispečing SAD
- SO 102.7 Parkovisko autobusov
- SO 102.8 Prípojka vody
- SO 102.9 Prípojka kanalizácie
- SO 102.10 STL pripojovací plynovod
- SO 102.11 Prípojka VN a kiosková trafostanica
- SO 102.12 Prípojka NN a vonkajšie osvetlenie
- SO 102.13 Prípojka slaboprúdu

SO 103 Terminál A

- SO 103.1 Terminál A
- SO 103.2 Lávka - prepojenie Terminál A a budovy železničnej stanice
- SO 103.3 Prípojka vody
- SO 103.4 Prípojka kanalizácie
- SO 103.5 STL pripojovací plynovod
- SO 103.6 Prípojka VN a trafostanica
- SO 103.7 Prípojka NN
- SO 103.8 Prípojka slaboprúdu

SO 104 Terminál B

- SO 104.1 Terminál B
- SO 104.2 Podzemné garáže pod Terminál B
- SO 104.3 Administratíva/byty Terminál B
- SO 104.5 Prípojka vody
- SO 104.6 Prípojka kanalizácie
- SO 104.7 STL pripojovací plynovod
- SO 104.8 Prípojka VN a trafostanica
- SO 104.9 Prípojka NN
- SO 104.10 Prípojka slaboprúdu

SO 105 Spevnené plochy, terénne úpravy a sadové úpravy

SO 106 Spevnené plochy – úprava medzi parkom a Terminálom

Popis jednotlivých objektov

SO 101 Príprava územia

V rámci tohto objektu sa rieši prekládka a rekonštrukcia súvisiacich inžinierskych sietí v záujmovom území (vodovod, kanalizácia, plynovod, VN a NN rozvody, rekonštrukcia a prekládka dotknutých komunikácií vrátane cestnej svetelnej signalizácie a prekládky zástavky MHD pri OC MAX).

SO 102 Terminál SAD (Autobusová stanica a technické zázemie)

Objekt Terminálu SAD tvorí autobusová stanica (plochy nástupíšť diaľkovej a prímestskej dopravy). Nad autobusovou stanicou sa nachádzajú dve podlažia parkovísk pre osobné automobily, v zadnej časti štyri podlažia administratívnych priestorov. Zázemie tvoria hlavné a obslužné dielne SAD, dispečing, kryté parkovisko pre autobusy, nekryté parkovisko pre autobusy.

SO 102.1 Autobusová stanica a parkoviská

Hlavný vjazd do priestorov autobusovej stanice je z križovatky na ukončení Železničnej ulice. Vjazd pre autobusy je jednosmerný, riadený svetelnou signalizáciou. Pred vjazdom do priestorov terminálu sa nachádza odbočenie vpravo na rampu do podzemia objektu Terminálu A (SO 104). Na rozvetvenie nadväzujú dve príjazdové stojiská s tesným radením určené na výstup cestujúcich v prímestskej doprave. Hlavná komunikácia vedie stredom terminálu. Po jej pravej strane je umiestnených 5 nepriechodných stojísk diaľkovej autobusovej dopravy. Každé stojisko disponuje vlastným ostrovčekom. Za stojiskami diaľkových liniek nasleduje 15 dedikovaných nástupných stojísk prímestskej autobusovej dopravy. Na konci komunikácie je umiestnené jedno pozdĺžne stojisko s bezbariérovým prístupom, za ktorým sa po pravej strane nachádza výjazd zo stanice na novonavrhovanú ulicu a do priestorov dielní SAD.

Po ľavej strane komunikácie bude umiestnených 24 odstavných stojísk autobusov. Priestor autobusového terminálu je prekrytý veľkorozponovou stropnou konštrukciou a dvoma podlažiami parkovacích priestorov. Priestory exteriérových parkovacích stojísk sú navrhované na dvoch nadzemných podlažiach nad priestormi autobusovej stanice s prístupom po krytých rampách. Celkový počet stojísk (602 stojísk) je, rozdelený medzi taxislužbu, parkovacie boxy bicyklov, miesta pre administratívu a zákaznícke parkovacie miesta pre cestujúcich. Parkovacie podlažia sú priamo napojené na budovu administratívy SAD a Terminálu A.

Objekt terminálu pre cestujúcich je oddelený od priestorov pohybu autobusov presklenými plochami s dvernými otvormi slúžiacimi na prístup do autobusu iba v čase prítomnosti autobusu na konkrétnom stojisku. Neželaná kolízia cestujúcich s autobusmi je vylúčená, vznikne nový druh terminálu podobný letiskovému s komfortom uzavretého priestoru v priamom napojení na objekt Terminál A, B a priestory železničnej stanice. Stavebnú konštrukciu tvorí železobetónový skelet, zakladanie na pilótach.

SO 102.2 Administratívna budova SAD

Administratívna časť sa nachádza v zadnej časti autobusovej stanice s priamym napojením na zázemie SAD a dielne. Vrátnica a hlavný vstup do tejto časti je z parkoviska na 2. NP, vedľajší pre zamestnancov SAD vrátane únikového schodiska je na 1. NP. Dve podlažia budú slúžiť potrebám SAD, ďalšie dve sú určené na prenájom. Na každom podlaží je hygienické zázemie, vertikálne prepojenie dvomi schodiskami a osobným výťahom. Na prízemí sú umiestnené šatne, dielne a odstavná plocha pre stroje údržby, na medzipodlaží archív. Stavebnú konštrukciu tvorí železobetónový skelet, zakladanie na pilótach.

SO 102.3 Dielne SAD

Dielenská časť pozostáva z klampiarskej dielne (kapacita 1 vozidlo), lakovne (kapacita 1 vozidlo), údržby kľbových vozidiel (kapacita 2 vozidlá), dielní údržby (kapacita 6 vozidiel), olejového hospodárstva (kapacita 3 vozidlá z toho 2 kľbové).

Príjazd do priestorov dielenskej časti je navrhovaný z priestorov autobusovej stanice hlavným vjazdom alebo vjazdom zo Železničnej ulice cez nekryté parkovisko autobusov. Príjazd zásobovacích vozidiel (dovoz pohonných hmôt, olejov, súčiastok a spotrebného materiálu) je zo Železničnej ulice cez komunikačný priestor parkoviska. Odjazd z priestorov dielenskej časti je výjazdom cez nekryté parkovisko na Železničnú ulicu, alebo cez výjazd z autobusovej stanice. Hlavná dielňa, lakovňa, klampiaren sú jednopodlažné haly so svetlou výškou 6 m vybavené potrebnou technológiou vrátane portálových žeriavov. Vedľajšie dielne sú umiestnené medzi klampiaren, administratívnu časť a hlavnú dielňu, nad nimi sa nachádza

podlažie skladov a zázemia pre zamestnancov (šatňa, denná miestnosť) a nad nimi podlažie základnej administratívy dielní a servisu. Vertikálne prepojenie je zabezpečené jednoramennými schodiskami a pre sklady nákladný výťah.

SO 102.4 Čerpacia stanica pohonných hmôt (ďalej len „ČS PHM“)

ČS PHM je umiestnená v juhovýchodnej časti areálu pri Ulici M. Kukučina. Je rozdelená na verejnú časť a neverejnú časť. Neverejná časť (4 stojany) pre potreby SAD (autobusy) je priamo prístupná z autobusovej stanice okolo dielní. Verejná časť (4 stojany) je určená pre tankovanie osobných vozidiel a výjazd aj vjazd je na obslužnej komunikácii M. Kukučina.

Na skladovanie PHM sú navrhnuté tri podzemné oceľové dvojplášťové nádrže, každá o rozmeroch 11 559 mm x 2 528 mm. Dve nádrže jednokomorové, každá o objeme 55 m³ na skladovanie nafty. Jedna nádrž bude rozdelená na tri komory: diesel (23 m³), havarijná nádrž (10 m³), natural (22 m³). Súčasťou ČS PHM je plastová nádrž na skladovanie a výdaj AdBlue[®] uložená v betónovej podzemnej šachte vybavená jedným stojanom..

Zariadenie je vybavené záchytnou nádržou o rozmeroch cca 6 000 x 3 500 mm, objemu 15 m³, ktorá zachytí PHM pri havarijnom úniku počas stáčania. Záchytná nádrž je odvodnená do havarijnej nádrže. Všetky spevnené plochy sú odvodnené cez odlučovač ropných látok. Potrubné rozvody budú riešené ako dvojplášťové. Nádrže budú vybavené indikačným a meracím systémom, ktorý zabezpečí kontinuálne meranie hladín, kontrolu tesnosti medziplášťa nádrží a potrubných rozvodov.

SO 102.5 Umyváreň autobusov

V priestore nekrytého parkoviska je umiestnená automatizovaná umývacia linka a linka na umývanie podvozkov a motorov.

Umývacia linka na umývanie nákladných vozidiel, dodávkových vozidiel, autobusov je umiestnená v samostatnom objekte. Zariadenie je automatické a pracuje podľa vybraného umývacieho programu pre jednotlivé typy vozidiel.

Linka na umývanie motorov je umiestnená paralelne s umývaciu linkou a zo zapustenej technologickej jamy umožňuje ručné umývanie motorov a podvozkov nákladných automobilov a autobusov.

SO 102.6 Dispečing SAD

Samostatnou montovanou stavbou je jednopodlažný objekt dispečingu zostavený z kontajnerového systému v predpísanom štandarde, umiestnený v časti voľného parkoviska pre autobusy. Nachádzajú sa v ňom kancelárie, denná miestnosť pre šoférov a hygienické zázemie.

SO 102.7 Parkovisko autobusov

Okrem krytých odstavných stojísk autobusov priamo v priestore terminálu je na susednej parcele umiestnených ďalších 30 nekrytých stojísk pre autobusy s maximálnou dĺžkou 12 m, 9 stojísk pre autobusy s maximálnou dĺžkou 15 m, 2 stojiská pre kĺbové autobusy dĺžky 18 m. V areáli je celkom 65 odstavných stojísk. Príjazd k nekrytým stojiskám je navrhovaný zo Železničnej ulice resp. z vjazdu do autobusového terminálu. Výjazd je možný na Železničnú ulicu alternatívne prejazdom cez autobusový terminál na jeho ukončení s pokračovaním do priestoru dielní alebo na novú jednosmernú miestnu ulicu.

SO 102.8 Prípojka vody

Zásobovanie navrhovaného objektu SO 102 vodou bude riešené novou vodovodnou prípojkou vody DN 150 z PE tlakových rúr. Prípojka bude pripojená na preložku verejného vodovodu DN 150, ktorý bude vedený v novej miestnej komunikácii. Pre celý objekt terminálu SAD je navrhnutá jedna nová vodovodná prípojka DN 150, ktorá bude ukončená vo vodomernej šachte umiestnenej na pozemku investora. Meranie spotreby vody bude zabezpečené umiestnením vodomernej zostavy vo vodomernej šachte. Za vodomernou zostavou bude osadený nadzemný požiarny hydrant DN 150. Od vodomernej šachty bude rozvod vody pokračovať k objektu terminálu. Po vstupe do objektu bude na potrubí osadený hlavný uzáver

vody príslušnej dimenzie. Rozvod vody bude vyhotovený z tlakových PE rúr príslušnej dimenzie. Na odbočke z hlavného vodovodného radu bude osadené uzavieracie šúpatko DN150 so zemnou súpravou. Potrubie bude uložené v ryhe šírky 900 mm na lôžku z piesku, obsyp bude zo štrkopiesku max. zrno 20 mm. Zásyp bude z vykopanej zeminy.

SO 102.9 Prípojka kanalizácie

Odpadové vody z objektu terminálu SAD budú odvádzané jednotnou kanalizáciou. Celý objekt bude pripojený jednou kanalizačnou prípojkou DN 400 na verejnú kanalizáciu DN 800, ktorá vedie v komunikácii vedľa pozemku investora. Kanalizačná prípojka bude vyhotovená z PVC rúr. Kanalizačné šachty budú typové z prefabrikovaných dielcov uložených na dne z vodostavebného betónu. Na šachtách sú liatinové poklopy s rámom pre zaťaženie 400 kN. Potrubie bude uložené v ryhe šírky 1 250 mm na lôžku z piesku - zrno max. 10 mm, obsyp bude zo štrkopiesku max. zrno 20 mm a zásyp bude zo štrkopiesku - pod vozovkou.

SO 102.10 STL pripojovací plynovod

Plynifikácia SO 102 bude zabezpečená prípojkou plynu PE d63 z STL plynovodu d90, ktorý vedie v Železničnej ulici. Prípojka plynu bude vedená vo výkope, uložená na pieskovom lôžku a vyvedená do skrinky regulácie a merania osadenej na hranici pozemku - vonkajší obvodový múr pripojených stavebných objektov. V skrinke regulácie a merania bude osadený regulátor tlaku, hlavný uzáver plynu (HUP) a plynomer.

SO 102.11 Prípojka VN a kiosková trafostanica

SO 102.12 Prípojka NN a vonkajšie osvetlenie

SO 102.13 Prípojka slaboprúdu

Inštalovaný výkon P_i 758,0 kW

Súčasný výkon P_p 430,0 kW

Prípojka VN

Prívod elektrickej energie do kioskovej transformačnej stanice 1 x max. 630 kVA sa zrealizuje napájacou slučkou z káblovej VN linky č. 1069. Napájacia slučka sa vytvorí ako pokračovanie prekládky VN linky č. 1069. Dĺžka trasy navrhovaného prívodu VN je cca 10 m, dĺžka jednožilového kábla 20-NA2XS(F)2Y 1 x 240 mm² je cca 6 x 16 m = 96 m.

Trafostanica

Nová transformačná stanica pre zásobovanie navrhovaného objektu elektrickou energiou bude voľne stojaca kiosková distribučná stanica o výkone 1 x 630 kVA, obsluhovateľná zvonka, umiestnená na samostatne vyčlenenom pozemku. Celý výkon trafostanice bude prípojkou NN presmerovaný do hlavného rozvádzača NN v objekte, z ktorého bude realizovaný hlavný NN rozvod do podružných rozvádzačov v samostatných prevádzkach alebo funkčných celkoch, na jednotlivých podlažiach a pod.

Osvetlenie a vnútorné rozvody NN

Osvetľovacia sústava v technických, administratívnych a sociálnych priestoroch bude riešená podľa základnej STN EN 12464-1 Svetlo a osvetlenie. Hlavné osvetlenie v technických a administratívnych priestoroch bude tvorené žiarivkovými trubicovými svietidlami s elektronickými predradníkmi v stropnom alebo zapustenom vyhotovení, rovnomerne rozloženými nad osvetľovanou plochou.

Núdzové osvetlenie pre osvetlenie únikových ciest a východov bude riešené svietidlami s centrálnym batériovým zdrojom.

Vonkajšie osvetlenie: fasáda bude nasvietená reflektorovými výbojkovými svietidlami, parkovisko pred objektom bude osvetlené výbojkovými svietidlami, vyloženými na výložníkoch na oceľových stožiaroch vonkajšieho osvetlenia.

Zariadenia VZT – ventilátory pre odvetranie sociálnych zariadení a nevetraných priestorov v celom objekte budú pripojené pevným prívodom, ovládané zabudovaným časovačom spoločne s osvetlením, prípadne samostatne jednopólovým vypínačom so signálkou alebo priestorovým termostatom. Vzduchotechnické jednotky budú pripojené pevným prívodom,

ovládané systémom Meranie a regulácia (ďalej len „MaR“).

Klimatizácia – vetranie, vykurovanie a chladenie vnútorných priestorov je riešené zostavnými VZT jednotkami s rekuperátorom. Jednotky zabezpečujú vetranie, vykurovanie a chladenie priestorov rovnotlakovým vetraním s núteným prívodom i odvodom vzduchu s rekuperáciou tepla. Jednotky budú umiestnené na streche a budú vybavené autonómnou MaR.

Príprava TÚV bude lokálna elektrickými ohrievačmi akumuláčnými alebo prietokovými v mieste odberu.

Vykurovanie je zabezpečené teplovodnými kotlami na zemný plyn, inštalovanými v samostatnej kotolni. Chod kotolne je riadený systémom MaR.

Prípojka slaboprúdu

Prípojka telefónu rieši pripojenie navrhovaného objektu na verejnú telekomunikačnú sieť (VSST) a. s. Slovak TELEKOM káblom z prekladaného rozvodu TKM vedení cez deliacu spojku NITTO. Celková dĺžka trasy v zemi cca 16 m, dĺžka kábla FLE vr. rezervy na zvlnenie a ukončenie cca 24 m.

Slaboprúdové rozvody budú riešené v rozsahu: telefónny rozvod pevných liniek; štruktúrovaná kabeláž; prístupový systém; hlasová signalizácia požiaru HSP; elektrická požiarňa signalizácia EPS; elektrická zabezpečovacia signalizácia EZS; kamerový systém CCTV; rozvod spoločnej televíznej antény STA; meranie a regulácia.

SO 103 Terminál A

SO 103.1 Terminál A

SO 103.2 Lávka - prepojenie Terminál A a budovy železničnej stanice

Funkčná časť Terminálu A je hlavná budova pre potreby integrovanej dopravy v Trenčíne. Predstavuje funkčne aj stavebne strednú časť medzi autobusovou a železničnou stanicou a poskytuje všetky základné a doplnkové funkcie služieb pre cestujúcich. Cestujúci sa interiérovou časťou môžu pohybovať medzi oboma stanicami, čo predstavuje komfort pre klientov železníc, aj autobusovej prepravy. Prepojenie medzi Terminálom A a železničnou stanicou je zabezpečené „prepojovacou celokrytou lávkou“ na úrovni 2. NP (SO 103.2). Prepojenie je technicky aj časovo koordinované s pripravovanou rekonštrukciou budovy železničnej stanice Trenčín. Na 1. NP je prepojenie na teréne, cez exteriér medzistaničného koridoru, prekryté prepojovacou lávkou. Objekt je dvojpodlažný so vstupmi od Parku gen. M. R. Štefánika a od železničnej stanice. V časti, kde sa objekt plynulo pripája na Terminál B (SO 104) pri parku, je navrhnutá pobytová terasa prístupná z 2. NP s výhľadom na Trenčiansky hrad. Na 2. NP sú sústredené predovšetkým gastronomické prevádzky rýchleho občerstvenia. Prepojenie medzi podlažiami je zabezpečené eskalátormi a schodišťom, pre zásobovanie nákladné výťahy. V suteréne sa nachádza zásobovací dvor, technologická časť a časť parkovacích stojísk pre zamestnancov – vjazd je z križovatky na ukončení Železničnej ulice. Vjazd pre autobusy je jednosmerný s prednosťou v jazde, je riadený svetelnou signalizáciou na dopyt vozidiel vychádzajúcich z podzemného zásobovacieho dvora (v protismere vchádzajúcich autobusov). Pred vjazdom do podzemia terminálu sa nachádza odbočenie vľavo na nástupište objektu SO 102. Ďalší dopravný vjazd je zo suterénu Terminálu A (SO 104), čím sú obe časti prevádzkovo-funkčne prepojené. Okrem zásobovacieho dvora je v suteréne aj 202 parkovacích stojísk prístupných z SO 104. Pri novej preloženej komunikácii na južnej strane je umiestnené občerstvenie typu „drive in“ s prejazdovým pruhom. Stavebnú konštrukciu tvorí železobetónový skelet.

SO 103.3 Prípojka vody

Zásobovanie SO 103 vodou bude novou vodovodnou prípojkou príslušnej dimenzie z PE tlakových rúr. Prípojka bude pripojená na preložku verejného vodovodu DN 50, ktorý bude viesť v novej miestnej komunikácii. Vodovod v areáli nebude zaokruhovany. Z neho sa budú napájať jednotlivé odberné miesta (predajný priestor a zásobník vody pre stabilné hasiace zariadenie). Pre celý objekt SO 103 je navrhnutá jedna nová vodovodná prípojka. Prípojka

vody bude ukončená vo vodomernej šachte umiestnenej na pozemku investora. Meranie spotreby vody bude zabezpečené umiestnením vodomernej zostavy v šachte. Od vodomernej šachty bude rozvod vody pokračovať ďalej k objektu SO 103. Po vstupe do objektu bude na potrubí osadený hlavný uzáver vody HUV príslušnej dimenzie. Rozvod vody bude vyhotovený z tlakových PE rúr príslušnej dimenzie. Na odbočke z hlavného vodovodného radu bude osadené uzavieracie šúpatko príslušnej dimenzie so zemnou súpravou. Potrubie bude uložené v ryhe šírky 900 mm na lôžku z piesku, obsyp bude zo štrkopiesku max. zrno 20 mm. Zásyp bude z vykopanej zeminy.

SO 103.4 Prípojka kanalizácie

Odvádzanie odpadových vôd z SO 103 je riešené jednotnou kanalizáciou. Celý objekt bude pripojený jednou kanalizačnou prípojkou DN 400 na verejnú kanalizáciu DN 1000, vedenú v komunikácii vedľa pozemku investora. Kanalizačná prípojka bude z PVC rúr. Kanalizačné šachty budú typové z prefabrikovaných dielcov (skruže prechodové, šachtové) uložených na dne z vodostavebného betónu. Na všetkých šachtách sú liatinové poklapy s rámom pre zaťaženie 400 kN. Potrubie bude uložené v ryhe šírky 1 250 mm na lôžku z piesku - zrno max. 10 mm, obsyp bude zo štrkopiesku max. zrno 20 mm a zásyp bude zo štrkopiesku - pod vozovkou.

SO 103.5 STL pripojovací plynovod

Plynifikácia SO 103 bude zabezpečená prípojkou plynu PE d63 z STL plynovodu d90, ktorý vedie v Železničnej ulici. Prípojka plynu bude vedená vo výkope, uložená na pieskovom lôžku a vyvedená do skrinky regulácie a merania osadenej na hranici pozemku - vonkajší obvodový múr pripojených stavebných objektov. V skrinke regulácie a merania bude osadený regulátor tlaku, hlavný uzáver plynu (HUP) a plynomer.

SO 103.6 Prípojka VN a trafostanica

SO 103.7 Prípojka NN

SO 103.8 Prípojka slaboprúdu

Inštalovaný výkon P_i 1 709,0 kW

Súčasný výkon P_p 1 055,0 kW

Prípojka VN

Prívod elektrickej energie do kioskovej transformačnej stanice 2 x 1 000 kVA sa zrealizuje napájacou slučkou z káblovej VN linky č. 1069. Dĺžka trasy navrhovaného prívodu VN je cca 40 m, dĺžka jednožilového kábla 20-NA2XS(F)2Y 1 x 240 mm² je cca 6 x 52 m = 312 m.

Trafostanica

Navrhovaný objekt bude na elektrickú energiu pripojený z novej distribučnej transformačnej stanice 2 x 1 000 kVA, vstavanej do objektu na 1. PP a voľne prístupnej z podzemných garáží. Transformačná stanica bude vybavená technologickými zariadeniami pre pripojenie VN - 22 kV.

Náhradný zdroj elektrickej energie – dieselaagregát

Z náhradného zdroja so spaľovacím motorom a generátorom – z dieselaagregátu budú pripojené elektrické spotrebiče resp. elektrické zariadenia s charakterom dôležitých obvodov. Sú to najmä: protipožiarne zariadenia - zariadenia pre odvod tepla a splodín horenia, samohasiaci systém SHZ, zariadenia na vetranie únikových ciest, pohony únikových dverí, ďalej dátové a komunikačné systémy, rozhlasová ústredňa, telefónna ústredňa, ústredne EPS, EZS, a pod. Výkon náhradného zdroja PETRA 210 CSE je cca 204,0 kVA/163,0 kW.

Zdroje nepretržitého napájania - UPS

Pre pripojenie zariadení, vyžadujúcich nepretržité napájanie – obvody s charakterom veľmi dôležitých obvodov, je navrhnutý centrálny batériový zdroj nepretržitého napájania UPS, typ ELTECO PL20, 20 kVA/16 kW. Z UPS budú pripojené najmä automatiky vstupných dverí a prípadné iné zariadenia, vyžadujúce nepretržitú on-line dodávku el. energie. Slaboprúdové ústredne EPS, ER a EZS majú vlastné zálohové zdroje, dimenzované na potrebný výkon,

svietidlá núdzového osvetlenia sú vybavené vlastným batériovým zdrojom.

Osvetlenie a vnútorné rozvody NN

Osvetľovacia sústava v technických, v administratívnych a v sociálnych priestoroch bude riešená podľa základnej STN EN 12464-1 Svetlo a osvetlenie.

Hlavné osvetlenie – v obchodnej pasáži - promenáde bude osvetľovacia sústava tvorená žiarivkovými alebo LED svietidlami, zapustenými do podhľadu. Svietidlá budú zapojené zo združeného rozvodu s možnosťou ovládať svietidlá po jednotlivých podlažiach v troch hladinách intenzity osvetlenia.

Núdzové osvetlenie pre osvetlenie únikových ciest a východov bude riešené svietidlami so zabudovaným akumulátorom.

Vonkajšie osvetlenie vstupov do objektu bude navrhnuté žiarivkovými svietidlami, zapustenými do prekrytia vstupov, osvetlenie fasády bude realizované reflektorovými svietidlami.

Zariadenia VZT – ventilátory pre odvetranie sociálnych zariadení a nevetraných priestorov v celom objekte budú pripojené pevným prívodom, ovládané zabudovaným časovačom spoločne s osvetlením, prípadne samostatne jednopólovým vypínačom so signálkou alebo priestorovým termostatom. Vzduchotechnické jednotky budú pripojené pevným prívodom, ovládané systémom MaR.

Klimatizácia – vetranie, vykurovanie a chladenie vnútorných priestorov je riešené zostavnými VZT jednotkami s rekuperátorom. Jednotky zabezpečujú vetranie, vykurovanie a chladenie priestorov rovnotlakovým vetraním s núteným prívodom i odvodom vzduchu s rekuperáciou tepla. Jednotky budú umiestnené na streche. Jednotky budú vybavené autonómnou reguláciou, ktorú rieši časť MaR.

Príprava TUV bude riešená lokálne elektrickými ohrievačmi akumulárnymi alebo prietokovými v mieste odberu.

Vykurovanie je zabezpečené teplovodnými kotlami na zemný plyn, inštalovanými v samostatnej kotolni. Chod kotolne je riadený systémom MaR.

Prípojka slaboprúdu

Prípojka telefónu rieši pripojenie navrhovaného objektu na verejnú telekomunikačnú sieť (VSST) a. s. Slovak TELEKOM káblom TCEKESwFLE 25XN0,6 z prekladaného rozvodu TKM vedení cez deliacu spojku NITTO. Celková dĺžka trasy v zemi cca 20 m, dĺžka kábla FLE vr. rezervy na zvlnenie a ukončenie cca 28 m.

Slaboprúdové rozvody budú riešené v rozsahu: telefónny rozvod pevných liniek; štruktúrovaná kabeláž; prístupový systém; hlasová signalizácia požiaru HSP; elektrická požiarňa signalizácia EPS; elektrická zabezpečovacia signalizácia EZS; kamerový systém CCTV; rozvod spoločnej televíznej antény STA; meranie a regulácia (PS103.1.4).

SO 104 Terminál B

Terminál B (SO 104) dvojpodlažný objekt s doplnkovými službami nadväzuje priamo na Terminál A (SO 103). Nad nimi v časti pri ulici M. R. Štefánika sa nachádza päť podlaží administratívnych priestorov, v podzemí dve podlažia parkovísk.

SO 104.1 Terminál B

Hlavný vchod do Terminálu B je z Parku gen. M. R. Štefánika. V línii pozdĺž parku sú z hlavnej hmoty vytiahnuté jednopodlažné solitéry pavilónového typu, ktoré funkčne komunikujú s parkom. Umiestnené sú tu prevádzky využívajúce interiér a exteriér, ako reštaurácie, kaviarne, galérie, art-shopy atď. Celopresklenými fasádami pavilónov dôjde k optickému prepojeniu objektu s parkom. Po následnej revitalizácii parku tu bude sústredné aj zázemie parku - požičovne a servis športových potrieb. Na strechách pavilónov sa nachádza pobytová terasa prístupná z 2. NP objektu Terminálu A aj Terminálu B. V strednej časti terasy je zámer umiestniť sezónny bazén s príslušenstvom a zatriktívniť tak jej využitie. Na 2. NP budú sústredené predovšetkým športové aktivity slúžiace širšej verejnosti ako fitness, bowling

atď. Prepojenie medzi podlažiami je zabezpečené travelátormi, eskalátormi a schodišťom, pre zásobovanie nákladné výťahy. Dominantou vnútornej časti Terminálu B je hlavná vstupná hala. Od hlavného vstupu v parku je možné krytým interiérovou pasážou prísť až k nástupišťu autobusu resp. na vlakový perón. Stavebnú konštrukciu tvorí železobetónový skelet.

SO 104.2 Podzemné garáže pod Terminál B

V suteréne sa nachádzajú dve podlažia podzemných garáží a technologická časť – vjazd a výjazd je na ulicu Kragujevackých hrdinov. Celková kapacita garáže je 339 stojísk určených pre návštevníkov a zamestnancov Terminálu. V 2. PP je situovaný prejazd, ktorý spája Terminál A a Terminál B, čo umožňuje pohyb automobilov, ale aj prípadného zásobovania medzi oboma časťami. Na 1. PP toto prepojenie nie je možné, nakoľko na výšku celého podlažia je navrhnutý združený kolektor, slúžiaci na prevedenie existujúceho potrubia bývalého Kubranského potoka.

SO 104.3 Administratíva/byty Terminál B

Nad 1. NP a 2. NP pri ulici M. R. Štefánika sa nachádza päť podlaží administratívy, rozdelených na dve samostatné časti so samostatnými vstupmi z podzemnej garáže a z ulice. Hmotu administratívy tvoria dve postupne ustupujúce časti, tak aby zostal zachovaný priehľad na Trenčiansky hrad. Vertikálne prepojenie zabezpečujú dve samostatné komunikačné jadrá so schodiskom a dvojicou výťahov. Alternatívou administratívnej funkcie v týchto objektoch je funkcia bývania, obytné miestnosti sú orientované do vnútorného priestoru smerom na park.

SO 104.5 Prípojka vody

Zásobovanie SO 104 vodou bude vodovodnou prípojkou príslušnej dimenzie z PE tlakových rúr. Prípojka bude pripojená na preložku verejného vodovodu DN 150, ktorý bude vedený v novej miestnej komunikácii. Vodovod v areáli nebude zaokruhovaný. Z neho sa budú napájať jednotlivé odberné miesta (predajný priestor a zásobník vody pre stabilné hasiace zariadenie). Vodovodná prípojka bude ukončená vo vodomernej šachte umiestnenej na pozemku investora. Meranie spotreby vody bude zabezpečené umiestnením vodomernej zostavy v tejto šachte. Od vodomernej šachty bude rozvod vody pokračovať k objektu SO 104. Po vstupe do objektu bude na potrubí osadený hlavný uzáver vody HUV príslušnej dimenzie. Rozvod vody bude vyhotovený z tlakových PE rúr. Na odbočke z hlavného vodovodného radu bude osadené uzavieracie šúpatko príslušnej dimenzie so zemnou súpravou. Potrubie bude uložené v ryhe šírky 900 mm na lôžku z piesku, obsyp bude zo štrkopiesku max. zrno 20 mm. Zásyp bude vykonaný z vykopanej zeminy.

SO 104.6 Prípojka kanalizácie

Odvádzanie odpadových vôd z objektu SO 104 je riešené jednotnou kanalizáciou. Celý objekt bude pripojený jednou kanalizačnou prípojkou DN 400 na verejnú kanalizáciu DN 500 vedenú v komunikácii (ul. Kragujevackých hrdinov) vedľa pozemku investora. Kanalizačná prípojka bude z PVC rúr. Kanalizačné šachty budú typové z prefabrikovaných dielcov uložených na dne z vodostavebného betónu. Na všetkých šachtách sú liatinové poklopy s rámom pre zaťaženie 400 kN. Potrubie bude uložené v ryhe šírky 1 250 mm na lôžku z piesku - zrno max. 10 mm, obsyp bude zo štrkopiesku max. zrno 20 mm a zásyp bude zo štrkopiesku - pod vozovkou.

SO 104.7 STL pripojovací plynovod

Plynifikácia SO 104 bude zabezpečená prípojkou plynu - PE d63 s pripojením na jestvujúci STL plynovod d63 - PE, PN 0,3 MPa, ktorý vedie v miestnej komunikácii na ulici M. R. Štefánika. Prípojka plynu bude vo výkope, uložená na pieskovom lôžku a vyvedená do skrinky regulácie a merania osadenej na hranici pozemku (vonkajší obvodový múr pripojených stavebných objektov). V skrinke regulácie a merania bude osadený regulátor tlaku, hlavný uzáver plynu (HUP) a plynomer.

SO 104.8 Prípojka VN a trafostanica

SO 104.9 Prípojka NN

SO 104.10 Prípojka slaboprúdu

Inštalovaný výkon P_i 1 313,0 kW

Súčasný výkon P_p 824,0 kW

Prípojka VN

Prívod elektrickej energie do kioskovej transformačnej stanice 2 x 630 kVA sa zrealizuje napájacou slučkou z káblovej VN linky č. 1069. Dĺžka trasy navrhovaného prívodu VN je cca 4 m, dĺžka 1-žilového kábla 20-NA2XS(F)2Y 1 x 240 mm² je cca 6 x 12 m = 72 m.

Trafostanica

Nová transformačná stanica 2 x 630 kVA bude vstavaná do SO 104 na 1. PP a voľne prístupná z podzemných garáží. Transformačná stanica bude vybavená technologickými zariadeniami pre pripojenie VN - 22 kV.

Náhradný zdroj elektrickej energie – dieselagregát

Z náhradného zdroja so spaľovacím motorom a generátorom – z dieselagregátu budú v objekte pripojené elektrické spotrebiče resp. elektrické zariadenia s charakterom dôležitých obvodov. Sú to najmä: protipožiarne zariadenia - zariadenia pre odvod tepla a splodín horenia, samohasiaci systém SHZ, zariadenia na vetranie únikových ciest, pohony únikových dverí, ďalej dátové a komunikačné systémy, rozhlasová ústredňa, telefónna ústredňa, ústredne EPS, EZS, a pod. Výkon náhradného zdroja je cca 204,0 kVA/163,0 kW.

Zdroje nepretržitého napájania - UPS

Pre pripojenie zariadení, vyžadujúcich nepretržité napájanie – obvody s charakterom veľmi dôležitých obvodov, je navrhnutý centrálny batériový zdroj nepretržitého napájania UPS, typ ELTECO PL20, 20 kVA/16 kW. Z UPS budú pripojené najmä automatiky vstupných dverí a prípadné iné zariadenia, vyžadujúce nepretržitú on-line dodávku el. energie. Slaboprúdové ústredne EPS, ER a EZS majú vlastné zálohové zdroje, dimenzované na potrebný výkon. Svietidlá núdzového osvetlenia sú vybavené vlastným batériovým zdrojom.

Osvetlenie a vnútorné rozvody NN

Osvetľovacia sústava v technických, v administratívnych a v sociálnych priestoroch bude riešená podľa základnej STN EN 12464-1 Svetlo a osvetlenie.

Hlavné osvetlenie - v obchodnej pasáži - promenáde bude osvetľovacia sústava tvorená žiarivkovými alebo LED svietidlami, zapustenými do podhľadu. Svietidlá budú zapojené zo združeného rozvodu s možnosťou ovládať svietidlá po jednotlivých podlažiach v troch hladinách intenzity osvetlenia. V administratívnych priestoroch bude osvetlenie žiarivkovými trubicovými svietidlami s elektronickými predradníkmi v stropnom alebo zapustenom vyhotovení, rovnomerne rozloženými nad osvetľovanou plochou.

Núdzové osvetlenie pre osvetlenie únikových ciest a východov bude riešené svietidlami so zabudovaným akumulátorom. Osvetlená bude vždy celá úniková cesta až po východ na voľné priestranstvo.

Vonkajšie osvetlenie vstupov do objektu bude navrhnuté žiarivkovými svietidlami, zapustenými do prekrytia vstupov, osvetlenie fasády bude realizované reflektorovými svietidlami.

Zariadenia VZT – ventilátory pre odvetranie sociálnych zariadení a nevetraných priestorov v celom objekte budú pripojené pevným prívodom, ovládané zabudovaným časovačom spoločne s osvetlením, prípadne samostatne jednopólovým vypínačom so signálkou alebo priestorovým termostatom. Vzduchotechnické jednotky budú pripojené pevným prívodom, ovládané systémom MaR.

Klimatizácia – vetranie, vykurovanie a chladenie vnútorných priestorov je riešené zostavnými VZT jednotkami s rekuperátorom. Jednotky zabezpečujú vetranie, vykurovanie a chladenie priestorov rovnotlakovým vetraním s núteným prívodom i odvodom vzduchu s rekuperáciou

tepla. Jednotky budú umiestnené na streche a budú vybavené autonómnou reguláciou MaR. Vykurovanie bude zabezpečené teplovodnými kotlami na zemný plyn, inštalovanými v samostatnej kotolni. Chod kotolne je riadený systémom MaR.

Prípojka slaboprúdu

Prípojka telefónu rieši pripojenie objektu na verejnú telekomunikačnú sieť (VSST) a.s. Slovak TELEKOM káblom TCEKESwFLE 25XN0,6 z prekladaného rozvodu TKM vedení cez deliacu spojku NITTO. Celková dĺžka trasy v zemi cca 20 m, dĺžka kábla FLE vr. rezervy na zvlnenie a ukončenie cca 28 m. Slaboprúdové rozvody budú riešené v rozsahu: telefónny rozvod pevných liniek; štruktúrovaná kabeláž; prístupový systém; hlasová signalizácia požiaru HSP; elektrická požiarňa signalizácia EPS; elektrická zabezpečovacia signalizácia EZS; kamerový systém CCTV; rozvod spoločnej televíznej antény STA; MaR (PS103.1.4)

SO 105 Spevnené plochy, terénne úpravy a sadové úpravy

SO 106 Spevnené plochy – úprava medzi parkom a Terminálom

Vzhľadom na rozsah stavby, ktorá zahŕňa aj rekonštrukciu a vybudovanie novej technickej infraštruktúry je potrebné vybudovať a rekonštruovať príslušné exteriérové plochy okolo nových objektov. Časť je zahrnutá v SO 101 Príprava územia a zvyšok je predmetom SO 105. Prioritou sú pešie komunikácie a zeleň. Jedná sa o koridor medzi budovami železničnej stanice a Terminálu A, ktorý je funkčne riešený ako pešia zóna so stromoradiťmi a verejným osvetlením. Technicky je riešená formou zjazdového chodníka z titulu režimovej obsluhy stávajúcich objektov ŽSR objektu „Rotunda“. Ten plynulo prechádza na spevnené plochy lemujúce objekty Terminálu A a predovšetkým Terminálu B smerom do Parku gen. M. R. Štefánika. Tieto plochy v primeranom rozsahu reflektujú potreby prevádzok (napr. kaviarne, art-shopy, galérie a pod.) umiestnených v jednotlivých pavilónoch na možnú realizáciu exteriérových aktivít. Existujúca vzrástla zeleň je začlenená do štruktúry spevnených plôch. Pozdĺž Terminálu B a Ulice M. R. Štefánika je navrhovaný nový chodník s novými vzrastlými stromami a nové spevnené plochy a zeleň. Po dohode s majiteľom budú realizované aj okolo objektu „Zámočku“. Ďalšia zeleň bude dopĺňaná podľa postupu rekonštrukcie parku.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovaná činnosť je zaradená podľa prílohy č. 8 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 č. 24/2006 Z. z.“) do kapitoly č. 9 Infraštruktúra, položka č. 16 Projekty rozvoja obcí, písm. a) pozemných stavieb alebo ich súborov (komplexov), ak nie sú uvedené v iných položkách prílohy č. 8 zákona č. 24/2006 Z. z., časť B a písm. b) statickej dopravy, časť A, a preto podlieha povinnému hodnoteniu.

Správu o hodnotení navrhovanej činnosti, „Terminál“ (ďalej len „správa o hodnotení“), vypracovala spoločnosť ENVI-EKO, s. r. o., Platanová 3225/2, 010 01 Žilina (ďalej len „spracovateľ správy o hodnotení“) v marci 2014. Navrhovateľ, SIRS – Development, a. s., Framborská 12, 010 01 Žilina (ďalej len „navrhovateľ“), predložil správu o hodnotení vypracovanú podľa § 31, prílohy č. 11 a rozsahu hodnotenia určeného podľa § 30 zákona č. 24/2006 Z. z. (list č. 3675/2014-3.4/dp z 13. 03. 2014) príslušnému orgánu, ktorým je v tomto prípade Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor environmentálneho posudzovania (ďalej len „MŽP SR“), listom z 31. 03. 2014.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

MŽP SR predložilo správu o hodnotení podľa § 33 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. listom č. 3353/2014-3.4/mv z 07. 04. 2014 na vyjadrenie *rezortnému orgánu* (Ministerstvo dopravy,

výstavby a regionálneho rozvoja SR), *povoľujúcemu orgánu* (mesto Trenčín), *dotknutým orgánom* (Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie; Okresný úrad Trenčín, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií; Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trenčíne; Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Trenčíne; Okresný úrad Trenčín, odbor krízového riadenia; Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, sekcia železničnej dopravy a dráh, odbor dráhový stavebný úrad; *dotknutému samosprávnemu kraju* (Trenčiansky samosprávny kraj) a *dotknutej obci* (mesto Trenčín).

Správa o hodnotení bola zároveň zverejnená v rámci informačného systému EIA na webovom sídle www.enviroportal.sk. Mesto Trenčín informovalo verejnosť o správe o hodnotení spôsobom v mieste obvyklým, prostredníctvom oznamu na úradnej a elektronickej tabuli mesta.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti sa konalo 06. 05. 2014 o 15,00 hod. vo veľkej zasadacej miestnosti Mestského úradu v Trenčíne, na Mierovom námestí 2.

Oznámenie o mieste a čase konania verejného prerokovania zverejnil Mestský úrad v Trenčíne spôsobom v mieste obvyklým na úradnej a elektronickej tabuli mesta v čase od 22. 04. 2014 do 06. 05. 2014. Písomnú pozvánku na verejné prerokovanie (list č. KPrim-UHA/2014/19106/67384 z 17. 04. 2014) doručila dotknutá obec (mesto Trenčín) navrhovateľovi, spracovateľovi správy o hodnotení, príslušnému orgánu, rezortnému orgánu a dotknutým orgánom.

Na verejnom prerokovaní sa zúčastnili zástupcovia mesta Trenčín, navrhovateľa, spracovateľa správy o hodnotení a verejnosti – celkom 25 účastníkov.

Priebeh rokovania :

1. Prítomných privítala a rokovanie viedla zástupkyňa mesta Trenčín p. Erika Sagová, hovorkyňa MsÚ. Uviedla predmet verejného prerokovania - správu o hodnotení vypracovanú podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

2. Problematiku procesnosti posudzovania navrhovanej činnosti a predloženej správy o hodnotení uviedol RNDr. Miloslav Badík, zástupca spracovateľa správy o hodnotení, ENVI-EKO, s. r. o.

Projektant Ing. arch. Martin Pavelek, 96_architecture, s. r. o., uviedol stručnú charakteristiku navrhovanej činnosti.

RNDr. Miloslav Badík informoval prítomných o správe o hodnotení so zameraním na problematiku jej jednotlivých kapitol, väčšia pozornosť bola venovaná požiadavkám na vstupy a výstupy súvisiace s navrhovanou činnosťou, charakteristike súčasného stavu životného prostredia dotknutého územia s dôrazom na vybrané zložky, hodnoteniu predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a navrhnutým opatreniam.

3. Nasledovala diskusia. Na otázky prítomných odpovedali zástupcovia spracovateľa správy o hodnotení, (odpovede sú uvedené kurzívou).

p. Beták – obyvateľ mesta Trenčín

Mňa by zaujímalo, keď ste hovorili o tých vplyvoch na životné prostredie vzhľadom na tú činnosť a spomínali ste nulový variant. Takže mňa by konkrétne zaujímalo, keď ste merali stav, aký je teraz a podľa toho, ako sa zlepší alebo zhorší ten stav potom, kebyže táto stavba je v prevádzke so všetkými dopadmi, hlavne, čo sa týka dopravy. Takže konkrétne číslo. To znamená, že teraz ste namerali, ja neviem, rozptylové zaťaženie 100 miligramov a potom ste namerali alebo potom podľa tých štúdií vychádza 90, 80 alebo 120.

p. Badík – zástupca spracovateľa správy

Problematika znečistenia ovzdušia je komplexne spracovaná v rozptylovej štúdii, v ktorej je uvedené zhodnotenie uvedenej problematiky.

p. Beták

Hlavne čo sa týka tej stavby, čo tam bude a keď bude nárast dopravy, ktorý sa tam teda predpokladá enormný, tak ma zaujíma, občana, ako sa pre mňa zvýši zaťaženie emisné. To znamená, že vzhľadom na spálené pohonné hmoty a spád ďalej. Čiže, keď ste merali, aké je to teraz a keď ste predpokladali po tejto činnosti, ktorá tam bude v prevádzke, aké budú tieto čísla.

p. Badík - Ja by som poprosil, keby ste pristúpili ku mne, ja vám to môžem ukázať na grafoch, presne čo vás bude zaujímať.

p. Beták

Ja by som poprosil premietnuť.

p. Badík - No toto nemáme ako premietnuť, celá rozptylová štúdia je súčasťou správy o hodnotení a ja vám môžem prečítať jej závery. "Najvyššie hodnoty koncentrácie znečisťujúcich látok na fasáde najexponovanejšej obytnej budovy po uvedení objektu do prevádzky budú značne nižšie, ako sú prípustné limitné hodnoty. Najvyššie koncentrácie znečisťujúcich látok sa budú po uvedení Terminálu do prevádzky pohybovať pod úrovňou 15 % limitných hodnôt."

p. Beták

Môžem? Takto toto nebude pre mňa dostatočujúca odpoveď, pretože hovoríte všeobecne. Ja sa pýtam konkrétne. Číslo, ktoré ste namerali teraz, keď ste robili, teda v súčasnom stave, teda to znamená nulový variant a číslo, ktoré predpokladáte, že bude po spustení do prevádzky. To je všetko.

p. Badík - Ešte mi musíte povedať, ktorý bod chcete vedieť.

p. Beták

Berieme to územie tam, tam kde budeme stáť. To znamená, že ja neviem, zoberme si niekde na križovatke, ako ide Kragujevackých hrdinov a Štefánikova. Bod križovatka Kragujevackých hrdinov - Štefánikova. Alebo kde ste merali, ja neviem, na ktorých kontrolných bodoch ste merali.

p. Badík - Takto, tu sa znečistenie ovzdušia nemeria, to sa dáva do počítača na základe určitého modelu a metodiky a na základe vstupných dát daného hodnotenia sa to modeluje.

p. Beták

No, mňa zaujíma to, že keď ste to merali na tom kontrolnom bode, teda merali ste to v niektorých kontrolných bodoch, áno toto znečistenie. Takže, aké je to znečistenie teraz a aké bude potom. Či bude vyššie alebo nižšie.

p. Badík - Bude vyššie.

p. Beták

Bude vyššie. O koľko bude vyššie oproti súčasnému?

p. Badík - Najvyššia koncentrácia znečisťujúcej látky, ktorá sa tu nachádza, nedosahuje ani 15 % povolených limitných hodnôt.

p. Beták

Pýtam sa, bude vyššie ako je teraz, to znamená, že obyvateľom sa zhoršia životné podmienky tu v meste, áno? Budeme tu mať horšie životné prostredie, keď sa postaví táto stavba.

p. Badík - Bude vyššie, ale nebude dosahovať ani 15 % povolených limitných hodnôt.

p. Beták

Teraz si tu žijeme jak na zámku a potom si tu budeme žiť o trošku menej ako na zámku.

p. Brázda

Oproti súčasnému stavu, ako sa zvýšia emisie. Bude to viac ako 100 % oproti súčasnému stavu. Vy hovoríte o 15 % limite, ale hodnota znečistenia bude viac ako dvojnásobná oproti čo je teraz. A to ste teda ešte hodnoty nemerali, ale teda iba z nejakého výpočtového modelu ste ich získali, takže otázka je, že ako to teda bude v realite.

Chlap 1

Na úvod by som chcel vyjadriť poľutovanie nad tým, že k nejakej verejnej diskusii o tom zámere sa dostávame až teraz, v roku 2014. V čase, keď je všetko uzavreté, hotové projekty a v zásade ten projekt, ten zámer je nemenný, pretože investor do toho investoval veľa energie, peňazí, času a je škoda, že sme sa o tom nebavili v roku 2012, napríklad na diskusii, ktorá bola v rámci iniciatívy Trenčín SiTy, volala sa „Z nábrežia do parku“, kedy bola ako skvelá príležitosť začať debatovať s verejnosťou v čase, kedy bol na stole iba nejaký zámer a bolo možné ho upravovať podľa požiadaviek, návrhov, pripomienok verejnosti. Bohužiaľ investor a predovšetkým ale vedenie mesta túto možnosť zamedzilo tým, že informácie o tomto zámere utajilo a vlastne utajovalo do poslednej možnej chvíle, až kým nebola podaná žiadosť o územné rozhodnutie a nebola zverejnená, nezverejnili zámer v rámci EIA.

Celému tomuto posudzovaniu vplyvu na životné prostredie Terminálu vyčítam predovšetkým to, že sa nerieši variantne. Považujem to za mimoriadne nezodpovedné vzhľadom na to, že zámer je v rozpore s územným plánom, je možné ho riešiť iným spôsobom a pri tom variantnom riešení sa to v rámci posudzovania mohlo ukázať. Tak isto, je problematická absencia variantného riešenia, pretože je na predložení jediné dopravné riešenie, dopravná obsluha tohto priestoru, ktorá je úplne nevyhovujúca. Spracovateľ sa v správe, napriek tomu, že pri určení rozsahu hodnotenia ministerstvo určilo, aby sa vysporiadal s územným plánom, tak sa s týmto, s touto otázkou nevysporiadal a ten problém stále tu je, že zámer nie je v súlade s územným plánom. To, že ste si vybrali jednu časť, jednu podmienku z územného plánu, neznamená, že všetkých ďalších x je splnených. Nie je. Ten zámer je v nesúlade vo viacerých ohľadoch.

Tak isto, tak isto mi tu chýba, že sa neposudzuje aj stavebný objekt 101 - príprava územia, ktorý práve rieši preložky sietí a celé nové dopravné riešenie tohto Terminálu. Pozrel som si hlukovú štúdiu a nerozumiem celkom tomu, že čo si mám o tom myslieť, ale ak je dnešný stav podľa hlukovej štúdie, podľa meraní nevyhovujúci, prekračuje limity, iba prispel k Terminálu, čiže bez toho súčasného stavu, tak isto prekračuje limity, tak mi príde akože neprípustné, aby táto činnosť bola povolená. Tie opatrenia, ktoré sú tam navrhnuté sú úplne dostatočné, týkajú sa len nejakej výmeny okien, ktoré proste neriešia ten problém nadmerného zaťaženia územia hlukom. Nehovoriac teda o tom, že to nadmerné zaťaženie hlukom sa netýka iba tých 3 alebo 4 domov na Kragujevackých hrdinov, ale týka sa celého toho územia, pretože celé to územie je podľa územného plánu obytné.

Problém hlukovej štúdie je aj ten, že nemerala hladiny hluku v blízkosti ale pred fasádou bytovky na Železničnej ulici, kde žije asi najviac obyvateľov tohto územia, ktorí budú zámerom dotknutí. Pri hodnotení vplyvov hluku na túto bytovku, sa v hlukovej štúdii uvádza alebo teda v správe sa uvádza, že ten vplyv bude pozitívny, pretože teraz tam tadiaľ prechádza cesta, ktorá bude odklonená, ktorá bude akoby až za autobusovou halou, ale v správe sa vôbec neriešili vplyvy statickej dopravy, parkoviska, ktoré bude nad autobusovou halou a tak isto hlukové vplyvy toho dvora, kde budú dielne a parkovisko autobusov a tak ďalej čiže, považujem to, aj z tejto časti za nedostatočné posúdenie hluku a vplyvov.

Záverečné číselné vyhodnotenie vplyvov, ktoré budú pozitívne a negatívne tohto zámeru, tak mi pripadá, že je úplne vycucané z prsta, kde sa napríklad pri vplyvoch na mestský park uvádza, že bude, bude nulový, čo nie je pravda, pretože ten zámer počítá s trvalým záberom mestského parku, s výrubom stromov, likvidáciou zelene. Tak isto tak pri emisiách, je tam, uvádzaný iba nejaký krátkodobý vplyv, ale to opäť nie je pravda, pretože podľa rozptylovej štúdie, tie emisie budú viac ako dvojnásobné oproti súčasnému stavu, budú dlhodobé dvojnásobné, čiže nie je to proste vplyv, ktorý by sa dal označiť, ako zanedbateľný. A rovnako sa týka vplyvov dopravy, kde opäť ide o zdvojnásobenie a veľké skomplikovanie akože celej obsluhy toho územia.

Do opatrení, ktoré budú súčasťou záverečného stanoviska, by som rád požiadal, aby medzi podmienkami bolo to, aby stavebník zaplatil vypracovanie nezávislých statických posudkov budov, ktoré sú v okolí stavby, aby sa predišlo neskorším problémom pri dokazovaní ich možného poškodenia vplyvom výstavby. Mali sme taký problém, pri výstavbe železničného mosta, kedy takáto podmienka síce bola v stavebnom povolení, ale stavebník ju ignoroval, čiže nevypracoval posudky, domy popraskali pri zakladaní stavby a teraz sa to naťahuje a sú s tým akože veľké problémy.

p. Ďurček

Jedným veľkým problémom, podľa mňa, v tomto prípade je samotný zákon o EIA, ktorý bol prijatý v roku 1994, pretože tento zákon v podmienkach Slovenska nerieši problém, ktorý by riešiť mal. My sme ho prijímali kedysi dávno, v rámci rokovania do Európskej únie, preberali sme zákony, avšak na Slovensku sú spoločenské pomery trochu iné, asi ako inde a preto tento zákon u nás sa míňa svojím účinkom, podľa mňa. Je to okrem iného aj tým, že investori sú v tomto zákone povinní pri určitých parametroch stavieb vypracovať tieto zámery, tieto správy sami si tieto firmy, ktoré tieto správy a zámery hľadajú. Výsledok je taký, že k dnešnému dňu je možno šesť - sedem tisíc takýchto správ o vplyve na životné prostredie vypracovaných. Ja osobne nepoznám jednu, ktorá by ten investičný zámer zakazovala. Aby som bol objektívny, známi mi moji nejakí hovorili, že sú na internete nejaké také správy, ale dobre vieme, že na základe takýchto správ sa na Slovensku stavajú v chránených územiach zjazdovky, robia sa nové priehrady, robia sa nové kameňolomy. Všetko vyhodnotené tak, že je to lepšie, ako v pôvodnom nulovom variante. A to všeobecné sa odráža aj pri samotnom hodnotení Terminálu v Trenčíne. Je síce pravda, že každá správa o hodnotení, tak isto aj Terminál, má veľa odborných meraní, výsledkov monitoringu, aj táto správa má monitoring zelene, monitoring prašnosti, všeličoho iného, ale výsledné hodnotenia sú vždycky len, podľa mňa, subjektívne, a tie cifry, ktoré tam sú dávané, sú dávané tak, aby bol záverečný sumár poviem takto, že kladný. Príkladom toho sú, ako hovoril aj môj predrečník, niektoré hodnoty, napríklad, samotná správa hovorí o tom, to sme už teraz o tom aj rozprávali, že emisie podľa tejto štúdie rozptylovej jednoznačne vzrastú, aj keď podlimitne, ale vzrastú, ale pri hodnotení vplyvu, je vplyv nulový. To isté sa týka pri hodnotení kvality ovzdušia, emisie vzrastú, kvalita ovzdušia je hodnotená ako nulová. Ďalej je to vplyv na park. Počas prevádzky bude mať vplyv nulový táto stavba, pritom vieme, že jednoznačne dôjde k zmenšeniu rozlohy parku. Vplyv na mestskú zeleň počas výstavby bude mínus jeden bod, počas prevádzky nula, ale pritom dôjde k výrubu desiatok metrov štvorcových krovia a desiatok stromov vzrastovej zelene. Túto vzrastovú zeleň potom, ak je v návrhoch nejaké nové výsadby, tá novovysadená zeleň nenahradí, to sú desiatky rokov, kým nahradí súčasnú zeleň z tohto parku. Hovorím, to je výsledok tohto zneužívania. Jediný význam tohto zákona, ešte sa vrátim trošku do toho všeobecného je to, že sa zníži zamestnanosť, keďže na tomto zákone fungujú desiatky firiem na Slovensku. A možno ešte zarážajúcejším faktom z týchto štúdií, ktoré boli predložené v rámci Terminálu, je porovnanie medzi zámerom, ktorý bol vypracovaný v januári 2014 a správou, ktorá je priložená v súčasnosti. Keď si porovnáme obidve tabuľky, v ktorých sú tieto hodnotenia, vidíme tam veľmi veľké rozdiely, niekedy o tri body, dokonca teraz, v podstate, vplyv mínus jedna je veľmi malý, vplyv mínus dva je stredný vplyv, mínus tri je veľmi veľký, dlhodobý vplyv a keď porovnávam, napr. obytného prostredia bola v zámere, v januári 2014 vyhodnotená ako plus štyri, dokonca, teda veľmi významný vplyv, zásah veľkého územia, zatiaľ, čo v správe, v marci 2014, je vyhodnotené ako mínus jedna.

Tak isto, tuná máme ďalší, hluk je v januári vyhodnotený mínus tri hodnotou, v marci mínus jedna. Emisie mínus dva v januári, v marci nula. Môžem pokračovať ďalej. Niektoré atribúty chýbajú oproti januárovému hodnoteniu v marcovom hodnotení atribúty chýbajú v týchto tabuľkách. Preto hovorím, takéto rozdiely vo vyhodnotení vplyvov v predložených

materiáloch v správe a v zámere, vyvolávajú otázky nad objektivitou, správnosťou a hodnovernosťou predložených, predložených hodnotení.

p. Machárová – obyvateľka zo Železničnej ulice

Som občianka zo Železničnej ulice, z bytovky, ktorá bude obštaná Terminálom. Podľa nášho názoru je tento projekt úplne zlý, pretože jednoznačne nám zničí naše bývanie, naše domovy, a to nehovorím len o našej bytovke, ale hovorím aj o ulici Kukučínovej a ulici Kragujevackých hrdinov, ktoré budú jednoznačne veľmi zasiahnuté touto výstavbou.

Predovšetkým sme toho názoru, že zámer je v rozpore s územným plánom Trenčína, pretože v zóne, kde sú naše byty a naše bytové domy, je podľa územného plánu, je vlastne táto zóna určená na bývanie, občiansku vybavenosť, kde po vybudovaní zámeru bude kompletne zastavaná dopravnými stavbami, čo je vlastne autobusová hala, parkoviská a zázemie SAD, s lakovňou a čerpacou stanicou a s podobnými záležitosťami.

Chcela by som sa spýtať, tak isto projektanta, ktorý projektoval dopravu, že ako vlastne dorieši ten problém na ulici Kukučínovej s dopravou, keďže má byť zjednosmernená a obyvatelia Kukučínovej ulice nebudú mať možnosť prístupu do svojich bytových jednotiek autami, takže by som sa rada spýtala aj na túto vec pána projektanta. No a to je asi všetko, myslím si, že jednoznačne nám to zhorší životné prostredie. Chcem povedať, že hluková štúdia, ktorá bola spravená, tak isto bola meraná v hlukovej hladine štyri metre nad zemou a neboli tam zohľadnené parkoviská, ktoré budú otvorené a budú na streche autobusovej haly vo výške troch podlaží, takže tak isto považujem túto štúdiu za spochybniteľnú.

p. Róbert Hartman, projektant dopravy

Môžete mi špecifikovať, čo ste mysleli pod tým, že nebude umožnené vjazd na Kukučínovu ulicu?

p. Hartman

Samozrejme, obyvateľom, to je predsa samozrejmé. Táto vec plynie z Ústavy Slovenskej republiky.

p. Švec

Chcem sa opýtať v nadväznosti na predchádzajúcu predrečníčku, bavíme sa o vjazde na Kukučínovu ulicu pre obyvateľov a sú tam aj podnikateľské prevádzky, ja jednu z nich prevádzkujem, ako to bude s našimi zákazníkmi a hosťami?

p. Hartman

Platí presne to isté, každá prevádzka zo zákona musí mať umožnený vstup na svoj pozemok z verejne prístupného pozemku, čiže tam nie je, nie sú žiadne diskusie. Keď tam raz máte prevádzku, tak tam samozrejme môžete vojsť svojim autom alebo autom zákazníka a tak ďalej. Tam v tom ja nevidím žiadny problém. Je to vec, ktorá plynie zo zákona.

Chlap 2

To znamená konkrétne čo? Že ak je tam obchod, takže každý kto do toho obchodu ide, môže ísť autom do tej ulice? Akým dopravným značením to bude vyriešené?

p. Hartman

Áno. V princípe, pokiaľ tam je pešia zóna, zoberme si námestie, samozrejme prevádzkovatelia sem majú prístup aj keď je to pešia zóna. Nakupujúci sem prístup nemá, ale v princípe, tam sa o pešiu zónu nejedná, čiže má tam prístup aj nakupujúci. Nie je tam, v podstate, jedná sa o tom, aby sme vylúčili z tejto ulice tranzit. Tí, ktorí tam majú cieľovú dopravu, tak tí tam vjazd povolený majú.

p. Rečičar, firma Respol

Ako bude riešené kanalizácia v tej hornej časti, keď v súčasnosti už pätnásť rokov zápasíme s tým, že po každej búrke mi chodia ľudia, ktorí idú do Maxu s autom, že tam je aj pol metrová výška voda, po plote. Môžeme dokumentovať fotograficky. A pätnásť rokov sa to nerieši a teraz tam idete zjednosmerniť prevádzku, sťažujete nám podnikanie, to je jedna vec, a za druhé, absolútne tá časť nie je riešená, pokiaľ mám informácie ohľadne kanalizácie, električky,

chodníkov a ďalších vecí. Je to tam rozbitá časť úplne, absolútne sa nikto o to nestará. Ako sa to chce riešiť.

Chlap 3

Môžem sa spýtať? Na ktorej ulici?

p. Rečičar

Kukučínova.

Chlap 3

Čo sa týka Kukučínky, tak tam sa rieši, tam sa kanalizácia nerieši z hľadiska projektu, jedine cesta, plus sú tam elektrické vedenia, to znamená, v rámci elektrifikácie sa tam modernizuje.

p. Rečičar

(nezrozumiteľné) Ale iba časť (nezrozumiteľné), že sa to zle urobilo a to nerieši problém, tam ja pätnásť rokov s tým zápasím, ja dane platím jak ostatní, tak sa pýtam, teraz to tam sťažujete, je tam jednosmerka, ja tam chodím s kamiónom, mám tam veľkosklad a nikto to nerieši. J jednosmerku, idete robiť novú cestu, idete robiť všetko

Chlap 3

Z hľadiska kanalizácie toto je pravdepodobne otázka priamo na kanalizácie, pretože túto informáciu nejakým spôsobom z hľadiska projektu neriešime. Čo sa týka dostupnosti vašej prevádzky, ak teda, si myslím, že ktorá to je, tak tým, že tá Kukučínka sa ide rekonštruovať z hľadiska dostupnosti a parametrov tej vozovky, tak určite kamióny budú mať jednoduchší prístup tam, aj keď si teraz zoberieme, že v tej zrovná časti, o ktorej sa asi bavíme, sú tam nejaké teraz možno výškové problémy a jednoducho tento projekt, čo sa týka Kukučínky to určite rieši.

p. Rečičar

V tej oblasti sa zvýši počet áut, to musíte povedať jednoznačne. Nevieť o koľko, ale sa zvýši. Ale neriešite tam absolútne tú kanalizáciu, aj chcete vidieť tie fotografie po každej búrke, čo tam je? A ako tam budú chodiť tie autá, ako tam ja budem prevádzkovať sklad? Toto mi vysvetlite, však to nemá logiku, tam asi päťdesiat metrov alebo koľko, lebo sto päťdesiat metrov kanalizácie, keď ide sa cesta robiť nová, sa nevie urobiť? S tým sa neráta? Toto je ako pre podnikateľov prostredie? Robila sa tam križovatka svetelná, obmedzili ste tam odbočenie, to je v poriadku, hovorilo sa, že sa tam urobí zberač smetí. ... neni tam nič.

Chlap 4

Len jedna technická poznámka, nebol som tu od začiatku, chcem sa spýtať, či ste si odsúhlasili, že toto vlastne stretnutie verejne bude môcť si niekto nahrávať?

p. Sagová - Áno.

Chlap 4

Ešte sa chcem spýtať, tam ako pán Matúš Ďurček hovoril o tých číslach, tak zhotoviteľ a tej EIA, by som sa chcel spýtať, ako je to možné, že v zámere boli tie čísla také a potom už zase onaké. Lebo to boli dosť závažné rozdiely.

p. Badík - Ja by som doplnil, že potom sa problematika konzultovala s ďalšími odborníkmi, a na základe nových skutočností i tým, že bol väčší tím, tak sa pristúpilo k prehodnoteniu a sa priradili tieto nové hodnoty.

p. Bek

Prosím vás, pán Rečičák, ako sused Meriny, ja zastupujem Merinu a Trentex. Čiže najväčší konglomerát, takzvaný malý priemyselný park, kde je viac ako osemdesiat nájomcov. Neskutočná doprava, situácia s vodou, nie je len v tej časti, hornej časti dolnej Kukučínky zlá, ale aj pred vstupom Meriny. Tam tá voda stojí aj ďalej. Ja chcem vedieť, či výstup z Terminálu autobusmi doľava, pôjde cez toto územie, cez túto cestu. Veď povedzme si jednoznačne, ide sa to rekonštruovať tá cesta s tou kanalizáciou alebo nie?

A ďalej, uvažujete s tým, že obmedzujete týmto dopravným riešením vstup a výstup do Meriny? Či pre malých alebo super veľkých podnikateľov? Veď tam je dnes zamestnaných v tých nájomných firmách okolo tisíc ľudí. My sme písali na mesto jeden list ohľadne dopravy,

nedostali sme žiadnu odpoveď. Radi by sme boli prizvaní k územnému konaniu. Buďte tak dobrí, zaznamenajte to.

Chlap 5

Ešte raz nadviažem na to, čo ste hovorili, ste v podstate potvrdili to, čo som hovoril na začiatku, že to hodnotenie je, v podstate suma sumárum, subjektívne a napriek tomu sa spýtam, na základe akých nových skutočností, ste vyhodnotili v januári 2014 pohodu a kvalitu v atribúte kvalita životného prostredia číslom plus štyri a v marci, to isté, kvalita životného prostredia, mínus jedna. Na základe, akých nových skutočností sa takto absolútne zmenili tieto cifry a tak isto, by som sa spýtal, súlad s územným plánom v januári 2014 bol hodnotený ako plus tri, pokiaľ sa pamätám, súlad realizácie investičného zámeru sUPO, plus tri, zatiaľ čo v marci, potom čo sa v Trenčíne možno nejakí občania ozvali proti tomu, že to nie je v súlade, ste to vyhodnotili ako nula.

p. Badík

Na začiatku, keď sa hodnotil súlad s územným plánom, boli mi dané určité informácie. Súlad navrhovanej činnosti s územným plánom sa ďalej rieši a bude sa doriešovať, ja nie som kompetentný k tomu odpovedať. Boli uvedené tie čísla, máte pravdu, ale k súladu s územným plánom ja nie som kompetentný ako spracovateľ EIA sa vyjadrovať. Ja môžem akurát povedať tie veci, ktoré tam boli uvedené, že máte pravdu, tie čísla boli v správe tak dané. A tá prvá vec, to bola k čomu?

Kvalita životného prostredia, toto bolo hodnotenie z hľadiska vývoja celého procesu. Pri tom prvom hodnotení v rámci zámeru, tam to bolo z hľadiska toho, že sa hodnotilo na základe vtedajších vstupov a že sa tam zahrnuli určité aktivity, ktoré sa hodnotia (služieb a iných vecí) a na základe zapracovaných pripomienok aj celého procesu hodnotenia došlo k prehodnoteniu. Lebo tento proces je vývoj hodnotenia, tak v správe bolo prehodnotené toto číslo a bolo znížené. A ja by som vám ešte chcel odpovedať k tej prvej časti, keď ste vystúpili, keď ste hovorili, že ten zákon platí od 94., predsúvali ste tu, že akože nebol menený, tak odvtedy bol nový zákon už prijatý, kde boli doplnené jednotlivé §, boli doplnené jednotlivé činnosti. Novelizácia bola v roku 2006 a odvtedy boli ďalšie zmeny tohto zákona. Čiže, nie je pravda, že od 94. je to isté a rovnako sa hodnotí. Ale to je zase váš názor, že nie je funkčný.

p. Brázda

Ja nadviažem na tie výhrady ľudí, ktorí majú firmy na Kukučínovej, v areáli Meriny. Tu sa opäť ukazuje, že je tu problém v tom, že ten SO 101 príprava územia, čiže prekládka sietí a rekonštrukcia, nová cesta a tak ďalej, nie je súčasťou tohto posudzovania. Aj keď by mal byť, lebo je to proste súčasťou celého tohto zámeru. Vlastne, územné konanie začalo v auguste 2013, čiže ja by som ako, v rámci konania osobne dal námietku, teda že toto konanie by malo byť prerušené, dokedy nebude ukončená EIA. Čiže v rámci EIA teraz dávam žiadosť, aby do podmienok záverečného stanoviska bolo doplnené, že stavebník je povinný zabezpečiť rekonštrukciu kanalizácie na Kukučínovej, a žiadam súčasne aj vedúceho stavebného úradu, aby počkal s vydaním územného rozhodnutia na SO 101 do vydania záverečného stanoviska, aby obidva boli v súlade so zákonom, aby tam táto podmienka bola zapracovaná. A to isté teda odporúčam aj ľuďom, ktorí sú tým dotknutí, aby takúto požiadavku oficiálnou pripomienkou poslali na ministerstvo životného prostredia.

p. Hrnko – zástupca firmy Igaz Tlačiva, papier

Naša firma sa nachádza na Železničnej ulici, rovnako vlastníme aj viacero objektov v objekte bývalej Meriny, takže dopravná situácia, ktorá sa tam mení, sa nás veľmi dotýka. Tu zaznela taká veta, že doprava cirkuluje a to do slova, že v podstate keď príde k zjednosmerneniu tých ulíc, ako je Železničná, ako aj Kukučínovej, s tým, že dokonca Kukučínova bude nie len jednosmerná, ale ešte aj vyhradená len pre autobusy do jedného smeru, to znamená, že ja keď pôjdem od nás z objektu z NOE, vyjdem cez nákladnú vrátnicu Meriny a budem chcieť ísť za pánom Riečičiarom, čo je v podstate skoro môj sused, tak obídem taký veľký kus, ktorý tam nemáte teraz ani celý zobrazený. Čiže, z tohto dôvodu sa budeme snažiť a trvať na tom, aby priechodnosť ciest, tak ako je teraz, v tejto situácii, v súčasnosti, bola zachovaná aj po

dokončení Terminálu, aby tie cesty neboli jednosmerné, aby sa dalo fungovať, tak ako sa funguje doteraz, lebo komplikuje to situáciu nám, našim zákazníkom. Čo sa týka tej, vjazdu na dopravnú obsluhu, skúsenosti teraz, keď sa prerába kanalizácia na Železničnej ulici je taká, že Polícia SR, okamžite zistila, kde môže vyberať peniaze a vyčkávajú na Kukučínovej ulici, rovnako na Železničnej, kde notoricky zastavujú aj našich zákazníkov, ktorí niektorí z nich sa obránia tým, že áno som dopravná obsluha, ja tam idem nakupovať, ale väčšinu z nich to natoľko znechutí, že ako obchodníci, si nemôžeme dovoliť, ako takúto prácu, lebo nám to ako vyhadzujú pred oči, že tam ma zastavili. Prišiel som sem trikrát, dneska už ma tretíkrát zastavili, takže ako, nie je to také jednoduché, ako by sa zdalo. Viem, že to nie je jednoduché vymyslieť, ale to riešenie, ktoré je vymyslené, z hľadiska dopravy, nám nevyhovuje.

p. Šťastný

Ja by som sa pridala, ako pozeráme na to zjednosmernenie tej dopravy od toho Terminálu, smerom, po Kukučínovej a Železničnej, nie len z pohľadu toho, že to šeredne komplikuje život podnikateľom v areáli Meriny, ale keď sa na to pozriem aj z toho ekologického pohľadu, že vlastne, ja keď sa budem chcieť zo stanice dostať trebárs smerom na juh, tak ja budem musieť nabehať rádovo cez dva kilometre viac. A keď už zabudnem na peniaze, tak sa pozrime aspoň na to, o koľko emisií je to viac, keď musím o dva kilometre viac najazdiť po meste. To nie je zanedbateľné. Tak ako povedal ten pán, ani celú tú dráhu tam nemáte, aby som vám ju tam ukázal, čo ja budem musieť vďaka vášmu zjednosmerneniu prejsť. Čiže, to riešenie je úplne zlé. Nie len z pohľadu obsluhy toho územia tam, ale aj z pohľadu množstva emisií, ktoré na viac vyprodukuje.

p. Beták

Ja by som len nadviazal túto na kolegu Šťastného k tým kilometrom najjazdeným, tak podľa nápočtu investora, ktorý povedal v tom najvyššom zaťažení, koľko sa tam okolo toho Terminálu, v tomto riešení premiestni áut a jeden z takých argumentov investora, že ušetrí premiestnením dopravného závodu SAD zo Zlatovskej na stanicu štyristo hluchých kilometrov, tak občania, návštevníci tohto mesta najazdia oproti nim o pätnásťtisíc navyše, denne. Štyristo oproti pätnástim tisícom. Tak a ešte jedna poznámka, tých štyristo kilometrov, ktoré najazdia autobusy, sú nejaké finančné prostriedky a tie ostatné, teda investor, samozrejme bude chcieť ušetriť. To je v poriadku. A ja sa pýtam, kto zaplatí to týmto občanom, že budú musieť takéto najjazdené zbytočné kilometre robiť?

p. Beďatš - útvár hlavného architekta

Ja si dovoľm zareagovať na túto, vlastne, obchádzku alebo ako to nazvať, to, že by tie automobily mali jazdiť ku Bille, čiže, vlastne za mesto Trenčín, dávame pripomienku, že nesúhlasíme s umiestnením tabule IS 21 - miestny CO centrum a Sihoť doľava, na ulicu Kragujevackých hrdinov, z dôvodu neprimeraného zahusťovania dopravy a cestnej siete a z toho vyplývajúce plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky na ulici Železničnej a generála Milana Rastislava Štefánika Toto platí, teda, v úseku od križovatky pri Bille, čiže ulica Železničná s ulicou Štefánikovou, po križovatku Kukučínova so Štefánikovu. Čiže vlastne mesto Trenčín nebude súhlasiť s tým, aby tie autá chodili zo stanice až ku Bille a vracali sa potom späť.

p. Ing. Bustínová - Regionálny úrad verejného zdravotníctva Trenčín

O tomto stanovisku mesta my sme samozrejme nevedeli, pretože do určitej miery my sme tiež trvali na tom, aby Kukučínova ulica Juh zostala chránená od hluku z dopravy. V tomto prípade, že sa tadiaľ bude smerovať väčšie množstvo dopravy, ako rákala hluková štúdia a s čím sme teda rákali, pretože tam tie merania boli robené, bude treba nanovo prerobiť celú hlukovú štúdiu. To znamená, aj správu o hodnotení a vlastne toto posudzovanie. Pretože, vlastne táto ulica Kukučínova Juh, hovorím ešte raz, bola aj na náš popud chránená od

dopravy, na základe výsledkov, aké tam reálne robené, ktoré boli naozaj veľmi, veľmi dobré a tam tie objekty je dosť ťažko chrániť.

p. Forgáč

Ja sa volám Ján Forgáč, ja by som len rád pripomenul alebo uviedol, skonštatoval, že o tom, že mesto nebude súhlasiť s tým, aby autá chodili, teda osobné autá, po Železničnej ulici, respektíve, aby nemohli neodbočovať vpravo, na Kukučínovej ulici, sme informovali investora na spoločnej komisii, myslím, že je to zhruba dva mesiace dozadu, do stanoviska, ktoré budeme dávať ako mesto, uvedieme aj termín, takže viete o tom minimálne dva mesiace.

p. Sagová

Ďakujeme. Máte ešte nejakú námietku alebo pripomienku? Ak nie, tak ďakujeme za účasť. Dovidenia.

Z priebehu verejného prerokovania bol vyhotovený záznam, ktorý mesto Trenčín doručilo spolu s prezenčnou listinou na MŽP SR listom č. KPrim-UHA/2014/19106/69975 z 13. 5. 2014. Záznam z verejného prerokovania je súčasťou archivovanej dokumentácie z procesu posudzovania navrhovanej činnosti.

4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky k správe o hodnotení

V zákone stanovenom termíne boli na MŽP SR doručené tieto písomné stanoviská (*vyjadrenie k akceptovaniu požiadaviek zo stanovisk je pri každom stanovisku uvedené kurzívou*):

Súhlasné stanoviská bez pripomienok (4 stanoviská)

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, sekcia železničnej dopravy a dráh (list č. 14681/2014/C342-SŽDD/28284 z 05. 05. 2014)

Bez pripomienok.

Upozorňuje navrhovateľa, že o situovaní činností spojených so stavbou Terminálu v Trenčíne do ochranného pásma dráhy celoštátnej dráhy Bratislava – Žilina, prípadne do obvodu dráhy, ktoré sú vo vlastníctve navrhovateľa je potrebné oboznámiť o tejto skutočnosti MDVRR SR.

Trenčiansky samosprávny kraj (list č. TSK/2014/01660-5 z 06. 04. 2014)

Bez pripomienok.

Konštatuje, že posudzovaný zámer činnosti nie je v rozpore so Zmenami a Doplnkami č. 2 ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja.

Okresný úrad Trenčín, odbor krízového riadenia (list č. OU-TN-OKR1-2014/04043 z 02. 05. 2014)

Bez pripomienok.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Trenčíne (list č. ORHZ-TN 1-378/2014 z 15. 04. 2014)

Bez pripomienok.

Stanoviska s pripomienkami, resp. podmienkami (7 stanovísk)

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, sekcia záležitostí EÚ a zahraničných vzťahov, Odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry, Oddelenie dopravného modelovania a infraštruktúry (list č. 05307/2014/B211-SZEÚ/26786 z 6. 5. 2014)

Na základe umiestnenia stavby, žiadame navrhovanú činnosť zaslať na posúdenie Dráhovému stavebnému úradu MDVRR SR so žiadosťou o povolenie činnosti v obvode dráhy a v ochrannom pásme dráhy. Zároveň žiadame navrhovanú činnosť prerokovať aj so Slovenskou správou ciest a jej požiadavky rešpektovať v plnom rozsahu.

Za podmienky rešpektovania uvedených požiadaviek odporúča predloženú správu na schválenie.

Vyjadrenie: Akceptuje sa. V rámci ďalších stupňov prípravy a schvaľovania navrhovanej činnosti budú jednotlivé stupne projektovej dokumentácie predložené na vyjadrenie dotknutým subjektom podľa platných všeobecne záväzných právnych predpisov.

Mesto Trenčín, Mierové nám. 2, 911 64 Trenčín (list č. KPrim-UHA/2014/19106/71045 z 20. 05. 2014)

- Predkladaný zámer Terminál Trenčín rieši stavbu dopravného terminálu pre autobusovú a železničnú dopravu. Terminál obsahuje funkčné celky dopravného charakteru, doplnujúcich služieb, administratívy, obchodnej a spoločenskej vybavenosti, vrátane technického zázemia a priestorov pre potreby SAD. Zároveň bude terminál predstavovať dôležitý uzol z pohľadu statickej dopravy. Polyfunkčný objekt Terminál, pozostáva zo zariadení MHD a PHD, z nákupného centra, služieb, administratívy, parkovacích plôch, areálu SAD a čerpacej stanice pohonných hmôt. Vystupujúce vertikálne časti pri Ul. gen. M. R. Štefánika od tretieho po siedme (ustúpené strešné podlažie) bude mať funkciu administratívy alebo bývania.
- Podľa platného ÚPN, schváleného uznesením MsZ č. 683 zo dňa 12. 12. 2012, je daná lokalita súčasťou viacerých mestských blokov s funkčným využitím podľa Závaznej časti ÚPN.
- Vzhľadom na to, že zámer výstavby Terminálu zasahuje do 6 mestských blokov, pre zosúladienie zámeru s územným plánom je potrebné aktualizovať záväznú časť územného plánu a premietnuť samotný zámer aj potrebné zmeny v širších súvislostiach do zmeny územného plánu, ktorá spresní podmienky výstavby a zároveň zapracuje širšie súvislosti tak, aby po vybudovaní juhovýchodného obchvatu bolo možné v zmysle územného plánu zmeniť ul. M. R. Štefánika na mestský bulvár.
- Z urbanistického hľadiska nemáme námietky voči navrhovanej stavbe - Terminál autobusovej a železničnej dopravy v Trenčíne, za predpokladu splnenia týchto podmienok, ktoré musí žiadateľ preukázať v konaniach na príslušnom stavebnom úrade:
 - Nesúhlasíme so smerovou tabuľou IS 21 Miestny cieľ Centrum a Sihoť doľava na ul. Kragujevackých hrdinov a požadujeme riešiť dopravné napojenie osobných vozidiel a autobusov prechádzajúcich cez jednosmernú ul. Kragujevackých hrdinov na ul. M. R. Štefánika cez Kukučínovu ulicu, v žiadnom prípade nesúhlasíme s napojením na Ul. M. R. Štefánika iba cez Železničnú ulicu v križovatke pri Bille.

Vyjadrenie: Navrhovateľ uvedenú pripomienku akceptoval už v rámci procesu posudzovania, vrátane dopracovania hlukovej a rozptylovej štúdie akceptujúcich vo vstupoch požadovaný stav riešenia dopravného pripojenia osobných vozidiel a autobusov prechádzajúcich cez jednosmernú Ul. Kragujevackých hrdinov na Ul. M. R. Štefánika cez Kukučínovu ulicu.

- Požadujeme doriešiť pohyb cyklistov na Kukučínovej ulici až po ul. M. R. Štefánika, vrátane prejazdu cyklistov cez ul. M. R. Štefánika.
- Požadujeme doriešiť pohyb cyklistov medzi železničnou stanicou a Terminálom - od ukončenia cyklotrasy na Železničnej ulici až po začiatok chodníka v parku M. R. Štefánika, vrátane napojenia cyklistov na podchod pod železničnú trať na Sihoť.
- Požadujeme zriadiť odstavné plochy pre bicykle v zastrešenom chránenom priestore, odporúčame maximalizovať počet týchto miest s ohľadom na budúci rozvoj cyklistickej dopravy.
- Požadujeme riešiť krátkodobé parkovanie osobných automobilov a taxíkov pre dovoz, alebo odvoz cestujúcich vlakom v blízkosti železničnej stanice.
- Strechy na jednopodlažnej časti zasahujúcej do parku požadujeme riešiť ako vegetačné, odporúčame ako vegetačné riešiť aj fasády v tejto časti, aby bol maximalizovaný súlad stavby s prostredím parku.

- Požadujeme riešiť prevedenie a dizajn tzv. piatej fasády - strechy - s dôrazom na pohľady z hradného areálu - povrchy a materiálové prevedenie striech, umiestnenie a dizajn technológií a ich krytov a podobne.
- Ostatné strechy požadujeme riešiť ako vegetačné minimálne v takom rozsahu, aby bol dosiahnutý min. podiel zelene stanovený v územnom pláne, resp. bude stanovený v schválenej zmene územného plánu.
- Spevnené plochy v parku súvisiace s Terminálom požadujeme riešiť maximálne v takom rozsahu, aby bol zachovaný podiel zelene v parku 80 %, pri zachovaní súčasných stavieb aj súčasných nezelených plôch v parku - s výnimkou štrkovej plochy okolo súčasného altánku, ktorý požadujeme integrovať s objektom Terminálu - to znamená, aby hľadisko k altánku bolo medzi altánkom a Terminálom. Do podielu zelene je v zmysle územného plánu možné započítať aj 2/3 z plochy vegetačných striech pavilónov Terminálu zasahujúcich do parku a 1/2 z plôch vegetačných fasád pavilónov Terminálu zasahujúcich do parku.
- Požadujeme zabezpečiť možnosť nastúpenia a vystúpenia cestujúcich aj pre autobusy dlhšie ako 12 m - autobusy dĺžky min. 15 m.
- Požadujeme zabezpečiť 24 hodinový prechod z ulice Kragujevackých hrdinov do parku v polohe medzi Terminálom A a Terminálom B.
- Požadujeme zabezpečiť 24 hodinový prechod a prejazd medzi budovou železničnej stanice a medzi Terminálom.
- Požadujeme preveriť možnosť zjednodušiť - skrátiť pohyb peších zo zastávok MHD na železničnú stanicu - požadujeme preveriť možnosť umiestniť zastávky MHD priamo pri objekte Terminálu s nástupom z nástupných ostrovčekov tak, aby cestujúci nemuseli k zastávkam prechádzať cez ul. Kragujevackých hrdinov. Zastávky odporúčame v polohe, v ktorej je v predložennom návrhu navrhnutý príjazd vozidiel k občerstveniu drive-in. V súvislosti s týmito zastávkami odporúčame upraviť foyer Terminálu A tak, aby zároveň plnil funkciu interiérového staničného rozptylového priestoru s priamym pohľadom na zastávky MHD, ktoré aj s nástupnými ostrovčkami požadujeme zastrešiť - odporúčame napr. konzolou druhého nadzemného podlažia.
- Požadujeme preveriť šírku koridoru v polohe medzi Terminálom A a Terminálom SAD – hlavne v polohe pri eskalátore, kde bude veľká frekvencia pohybu peších, vrátane križovania toku peších medzi zastávkami MHD a Terminálom SAD, resp. železničnou stanicou. Odporúčame rozšíriť predmetný koridor aj v prípade, že to nebude z kapacitných dôvodov potrebné.
- Požadujeme umiestniť priestory pre umiestnenie pojazdných nákupných vozíkov pre cestujúcich vlakom v blízkosti nástupíšť, zároveň odporúčame takéto priestory umiestniť aj v blízkosti nástupíšť PHD aj MHD.

Vyjadrenie: Akceptuje sa. Požiadavky mesta Trenčín budú predmetom riešenia v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie v rámci povoľovania navrhovanej činnosti.

Okresný úrad Trenčín, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. OU-TN-OCDPK-2014/011068 -002/MAR z 7. 5. 2014)

So správou o hodnotení súhlasí za rešpektovania podmienok stanoviska vydaného tunajším úradom pod číslom spisu: OU-TN-OCDPK-2014/01227-002/MAR zo dňa 20. 02. 2014.

V stanovisku z 20. 02. 2014 boli uvedené tieto podmienky:

1. Stavebník pred vydaním územného rozhodnutia požiada tunajší úrad o vydanie záväzného stanoviska na zmenu pripojenia MK ul. Kragujevackých hrdinov v prípade potreby aj ul. Kukučínova na cestu I/61 v zmysle žiadosti a príloh uverejnenej na adrese: <http://www.tn.kud.gov.sk>, kde budú stanovené bližšie podmienky.
2. Stavebník pred začatím stavebných prác požiada tunajší úrad o vydanie povolenia na

zvláštne užívanie cesty I/61, ktorým je zriadenie vedení na cestnom pozemku cesty I/61 v zmysle žiadosti a príloh uverejnenej na adrese: <http://www.tn.kud.gov.sk>, kde budú stanovené bližšie podmienky.

3. Stavebník pred začatím realizácie vedení požiada tunajší úrad o vydanie povolenia na čiastočnú uzávierku cesty I/61 v zmysle žiadosti a príloh uvedenej na adrese: <http://www.tn.kud.gov.sk>, kde budú stanovené bližšie podmienky.
4. Stavebník zabezpečí, že v PD bude navrhnuté použitie prenosových dopravných značiek a dopravných zariadení počas čiastočnej uzávierky cesty I/61.
5. Stavebník pred začatím realizácie vedení požiada tunajší úrad o vydanie určenia použitia prenosných dopravných značiek a dopravných zariadení na ceste I/61 počas čiastočnej uzávierky cesty I/61 resp. počas stavebných prác v zmysle žiadosti a príloh uverejnenej na adrese: <http://www.tn.kud.gov.sk>, kde budú stanovené bližšie podmienky.
6. Stavebník do kolaudácie resp. predčasného užívania úprav na ceste I/61 požiada tunajší úrad o vydanie určenia použitia trvalých dopravných značiek a dopravných zariadení na ceste I/61 v zmysle žiadosti a príloh uverejnenej na adrese: <http://www.tn.kud.gov.sk>, kde budú stanovené bližšie podmienky.
7. Stavebník zabezpečí, že „SO 101.10 – Prekládka zastávky MHD pri OC MAX“ bude vypracovaný v zmysle STN 73 6425.
8. Tunajší úrad bude na „SO 101.10 – prekládka zastávky MHD pri OC MAX“ vydávať stavebné povolenie ako špeciálny stavebný úrad pre cesty I. triedy.
9. Stavebník zabezpečí, že dopravné riešenie bude vypracované oprávneným projektantom v zmysle § 44 – 46 zákona č. 50/1976 Zb.
10. Stavebník zabezpečí, že na cestnom pozemku cesty I/61 nebudú umiestnené žiadne trvalé cudzie zariadenia.
11. Stavebník zabezpečí, že počas výstavby na cestnom pozemku cesty I/61 nebude ukladaný žiadny materiál a predmety.
12. Stavebník zabezpečí, že pri stavebných prácach nebude dochádzať k znečisťovaniu a poškodzovaniu cestného pozemku cesty I/61.

Vyjadrenie: Požiadavky sa akceptujú.

Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie (list č. OU-TN-OSZP3-2014/008991-007 TBD z 05. 05. 2014)

Štátna správa ochrany prírody a krajiny: Bez pripomienok. Predmetnou činnosťou nebudú dotknuté osobitne chránené časti prírody a krajiny podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.

Štátna správa ochrany ovzdušia: z hľadiska ochrany ovzdušia upozornil vo svojom stanovisku k zámeru č. j. OÚ-TN-OSZP3-2014/00518-002 TIN zo dňa 06. 02. 2014 na zdroje znečisťovania ovzdušia. V predloženej správe o hodnotení chýbajú údaje ako tepelné príkony kotlov, motorov, nie sú uvedené garancie emisných limitov. Uvedené sú neexistujúce kategórie „1.1.3.“ a „6.2.3.“ a nesprávna citácia kategórie 4.40.2. Pri zdroji znečisťovania ovzdušia lakovňa sú uvedené horáky Riello Gulliver BS 4, ktoré sú jej súčasťou. Pri kategorizácii tohto zdroja znečisťovania ovzdušia je potrebné vychádzať z uvedenej skutočnosti.

Vyjadrenie: Akceptuje sa. Chybné údaje budú doplnené, upravené a zdroje znečisťovania ovzdušia zaradené podľa platných predpisov v rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

Štátna vodná správa: Správa o hodnotení rešpektuje ochranné pásmo vodárenského zdroja Trenčín -Sihot', ako aj možné potenciálne znečistenie podzemných vôd v priebehu výstavby a prevádzky. Správa obsahuje opatrenia na eliminovanie možného vzniku kontaminácie podzemných vôd. Pri príprave projektovej dokumentácie požadujeme rešpektovať tieto opatrenia:

- Pozornosť je potrebné zamerať na zakladanie stavby pod hladinou podzemnej vody (hlavne podzemné garáže), dokonalé odizolovanie plôch, na ktorých sa manipuluje so škodlivými látkami - stáčacia a výdajná plocha PHM, dielne, umývacia linka, kompresorová stanica, nádrže PHM, sklad olejov. Tieto priestory musia byť zabezpečené tak, aby prípadný únik škodlivých látok bol zachytený v nepriepustných nádržiach a nedošlo k úniku týchto látok do vôd resp. do prostredia súvisiaceho s vodou (pôda). Priestory navrhnuť tak, aby boli dodržané ustanovenia § 39 zákona č. 364/2004 Z. z. a vyhlášky č. 100/2005 Z. z.
- Rešpektovať všetky opatrenia uvedené v „Hydrogeologickom a hydrochemickom posudku“, ktorý vypracovala RNDr. Zdena Matiová.
- Pre monitorovanie vplyvu prevádzky na podzemné vody vybudovať monitorovacie vrtý ešte pred začatím výstavby a vyhodnocovať kvalitu podzemnej vody pred výstavbou, počas výstavby a po výstavbe.

Vyjadrenie: Požiadavky sa akceptujú.

Štátna správa odpadového hospodárstva: Bez pripomienok.

Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie (list č. OU-TN-OSZP2-2014/008991-002 JAN z 05. 05. 2014)

Úsek štátnej správy vôd: Opätovne upozorňujú na povinnosť, navrhnuť ako súčasť projektovej dokumentácie zachovanie jestvujúceho resp. návrh nového účinného kontrolného monitoringu stavby na podzemné vody.

Vyjadrenie: Požiadavky sa akceptujú.

Úsek odpadového hospodárstva: Bez pripomienok.

Úsek ochrany ovzdušia: Bez pripomienok.

Ochrana prírody a krajiny: Bez pripomienok. Predmetnou činnosťou nebudú dotknuté osobitne chránené časti prírody a krajiny podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trenčíne (list č. B/2014/01883-002/H6 z 12. 05. 2014)

Uvádzajú, že k správe o hodnotení navrhovanej činnosti „Terminál“ sa dňa 06. 05. 2014 uskutočnilo verejné prerokovanie na MsÚ, Mierové námestie č. 2 v Trenčíne. Na verejnom prerokovaní zástupcovia mesta Trenčín upozornili zástupcu investora SIRS - Development a. s., Framborská 12, Žilina ako i zhotoviteľa ENVI-EKO, s. r. o., Platanova 2, Žilina na skutočnosť, že mesto Trenčín nebude súhlasiť s navrhovanou organizáciou dopravy v predmetnej lokalite. Vzhľadom ku skutočnosti, že súčasťou správy o hodnotení je aj posúdenie vplyvu na obyvateľstvo z hľadiska zdravotných rizík (znečistenie ovzdušia, hluk z dopravy) je potrebné zhodnotiť nový návrh organizácie dopravy v dotknutom území.

Na základe uvedených skutočností orgán verejného zdravotníctva nemôže v súčasnosti k predloženému zneniu správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Terminál“ zaujať kladné stanovisko a je potrebné ho dopracovať v požadovanom rozsahu.

Zároveň upozorňujú na skutočnosť, že predložená hluková štúdia v dostatočnom rozsahu nepopisuje stacionárne zdroje hluku a nezaoberá sa ochranou chránených pobytových priestorov všetkých budov na bývanie dotknutých navrhovanou činnosťou.

Vyjadrenie: RÚVZ v Trenčíne bola predložená nová rozptylová i hluková štúdia, v týchto štúdiách sa akceptujú požiadavky mesta Trenčín a zainteresovanej verejnosti ohľadne požadovanej zmeny organizácie dopravy na Kukučínovej ulici.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trenčíne (list č. B/2014/01883-006/H6 z 23. 6. 2014)

Stanovisko nadväzuje na predchádzajúce stanovisko RÚVZ v Trenčíne.

V stanovisku sa uvádza:

Na základe nových skutočností bola vypracovaná nová Rozptylová štúdia pre stavbu Terminál Trenčín, vypracovaná doc. RNDr. Ferdinandom Heseckom, CSc. z 21. mája. 2014 a nová Hluková štúdia pre projekt Terminál vypracovaná spol. Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., máj 2014. Z predloženej hlukovej štúdie vyplýva, že predmet posudzovania spĺňa požiadavky ustanovené právnymi predpismi vo veci ochrany ovzdušia. Z predloženej hlukovej štúdie z tabuľky č. 2.1, v ktorej je uvedená súčasná hluková situácia v území ako i predikovaná hluková situácia z činnosti mobilných zdrojov hluku vyplynulo, že prípustné hodnoty hluku v životnom prostredí pred chránenými priestormi budov na bývanie stanovené vo vyhláške MZ SR č. 549/2007 Z. z. v platnom znení sú prekročené pre všetky referenčné časové intervaly v nasledovných kontrolných bodoch - pred rodinným domom na ul. Kragujevackých hrdinov č. 8 – M1, pred Penziónom Tiberia, Kukučínova 13 M2, pred bytovým domom na Železničnej ul. 4 v Trenčíne M5 a pre referenčný časový interval noc aj pred rodinným domom na ul. Kukučínova 7 - M3. Napriek uvedenej skutočnosti autor Hlukovej štúdie vo svojej správe konštatuje, hluk z mobilných zdrojov, ktoré súvisia s činnosťou projektu "Terminál" pre všetky referenčné časové intervaly neprekročia prípustné hodnoty hluku. Svoje tvrdenie však opiera autor o predpoklad, že budú vykonané vhodné protihlukové opatrenia na všetkých objektoch na bývanie, ktoré zabezpečia ochranu vnútorných chránených priestorov pred hlukom z mobilných zdrojov pri súčasnom zabezpečení ostatných vlastností chránených miestností, ako je vetranie, vykurovanie a osvetlenie.

Z predloženej hlukovej štúdie z tabuľky č. 2.2, v ktorej je uvedená súčasná hluková situácia v území ako i predikovaná hluková situácia z činnosti stacionárnych zdrojov hluku vyplynulo, že prípustné hodnoty hluku v životnom prostredí pred chránenými priestormi budov na bývanie stanovené vo vyhláške MZ SR č. 549/2007 Z. z. v platnom znení nie sú prekročené pre všetky referenčné časové intervaly, za predpokladu dodržania akustického výkonu jednotlivých zdrojov hluku na úrovni $L_{WA} < 85$ dB.

Po preštudovaní doplnených podkladov je potrebné v uvedenom zmysle dopracovať vyhodnotenie vplyvov na obyvateľstvo v Záverečnej správe v rámci realizačného variantu, keďže autor hlukovej štúdie vychádza pri posúdení z určitých predpokladov, za ktorých bude až po ich realizácii dodržaná vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z. v platnom znení. Zároveň je potrebné zaviazat' investora v rámci územného konania predložiť návrh protihlukových opatrení v budovách určených na bývanie, ktoré zabezpečia dodržanie prípustných hodnôt hluku a zároveň preukázať splnenie dodržania akustického výkonu jednotlivých stacionárnych zdrojov hluku.

Vyjadrenie: Požiadavka RÚVZ sa akceptuje a je súčasťou odporúčaných opatrení z procesu posudzovania.

Nesúhlas s navrhovaným riešením a s požiadavkou prepracovania (5 stanovísk)

Akad. arch. Ing. Igor Mrva, Kubranská 235, 911 01 Trenčín (list z 4. 5. 2014)

Podávam na základe splnomocnení, ktoré mám od obyvateľov domu č. 4 na Železničnej ulici v Trenčíne (vid'. pr. Č. 01 a 02) stanovisko k vplyvu stavby „Autobusového terminálu“ na životné prostredie.

25. 03. 2014 som podal pripomienky k danej stavbe, ktoré platia v plnom rozsahu, keďže v predloženom materiáli sa nič nezmenilo. Toto, už zaslané stanovisko, dopĺňam podrobnejším stanoviskom k súladu stavby s ÚPN mesta Trenčín.

Z hľadiska ÚPN mesta Trenčín považujem za najväčší problém nerešpektovanie základných princípov dopravy navrhnutých v ÚPN. Územný plán počíta s prebudovaním ul. M. R. Štefánika na mestský bulvár. Aby to bolo možné je treba dobudovať obchvat mesta s výjazdom Pred Polom a vylúčiť nákladnú dopravu zo Štefánikovej ulice. ÚPN to rieši posilnením významu Železničnej ul. na ktorú sa má preniesť všetka nákladná doprava

smerujúca do areálu Meriny a do predstaničného priestoru. Z toho dôvodu je v záväznej časti ÚPN navrhnutá smerová úprava Železničnej ul. v jej napojení na ul. M. R. Štefánika.

(pr. č. 03)

Dopravné riešenie navrhnuté investorom znemožní zrealizovať zámer prebudovania ul. M. R. Štefánika na mestský bulvár z viacerých dôvodov:

- Nebude možné vylúčiť nákladnú dopravu zo Štefánikovej ul. vzhľadom na zdegradovanie Železničnej ul. na slepú, zjednosmernenie Kukučínovej ul. a to hneď v oboch smeroch a zjednosmernenie ul. Kragujevackých hrdinov.
- Nebude možné dodržať predpokladané usporiadanie funkčných pruhov bulváru vzhľadom na osadenie objektu tesne k hrane chodníka.
- Nebude možné prejsť na dvojpruh vzhľadom na až dvojnásobné dopravné zaťaženie ul. M. R. Štefánika spôsobené enormným nárastom obchodnej a občianskej vybavenosti v riešenom území.

(pr. č. 4)

- „Popretínanie“ jestvujúcich dopravných tokov vložení navrhovanej stavby je dobre čitateľné na prílohe č. 2.
- Navrhnuté dopravné riešenie spôsobí vynútené obchádzky. Ako príklad uvádzam prejazd z bodu "A" na ul. Kragujevackých hrdinov do bodu "B" na ul. M. R. Štefánika, kde namiesto najkratšieho smeru bude nutné obchádzať celý areál Meriny a do mesta sa vracieť až od napojenia Železničnej a Štefánikovej ul. (pr. č. 5).

Ďalšie pripomienky k nesúladu navrhovanej stavby s ÚPN mesta Trenčín sú uvedené priamo k jednotlivým citáciám zo záväznej časti ÚPN mesta Trenčín:

- ÚPN mesta Trenčín stanovuje požiadavku na bytovú výstavbu v priestoroch pri stanici a Pri kasárňach. Predložený návrh v týchto priestoroch žiadnu výstavbu bytov nenavrhuje.
- ÚPN mesta Trenčín požaduje zachovať maximálnu výmeru súčasných zelených plôch. V predloženej dokumentácii investor navrhuje zástavbu časti mestského nie len priamo stavbami, ale aj k nim priliehajúcimi spevnenými plochami, čo je v rozpore s požiadavkami ÚPN.
- Predložený návrh v tejto časti vôbec nepočíta s výstavbou kongresových centier a hotela, čo je v rozpore s požiadavkami ÚPN. Navyše v tejto časti je už vydané právoplatné stavebné rozhodnutie pre takýto typ stavby.
- V projektovej dokumentácii je stavebný objekt susediaci s ul. M. R. Štefánika osadený tesne k chodníku. Nie je tu navrhnutý požadovaný pás zelene.
- Predložený návrh neumožňuje ani do budúcnosti prebudovať ul. M. R. Štefánika na mestskú triedu tak, ako to požaduje ÚPN. Predovšetkým vzhľadom na zvolený dopravný systém a nárast zaťaženia Štefánikovej ul.
- Predložený návrh nevytvára priestor pre vybudovanie samostatnej cyklotrasy pozdĺž ul. M. R. Štefánika.

- Predložený návrh nerešpektuje požiadavku ÚPN rozvíjať v tomto priestore bytovú výstavbu formou polyfunkčných a bytových domov.

Predložený návrh neumožňuje vybudovať zelený bulvár pozdĺž ul. M. R. Štefánika v rámci jej prestavby na mestskú triedu. Zabráni tomu osadenie stavebného objektu tesne k chodníku a dopravné zaťaženie.

Predložený návrh nepočíta s výstavbou pešieho ťahu, ako to požaduje ÚPN. Bráňa tomu priestorové pomery.

Predložený návrh ani limity zastaviteľnosti požadované pre tieto funkčné zóny nie sú v súlade s požiadavkami ÚPN.

Predložené riešenie nespĺňa požiadavku minimálnej plochy zelene pre mestský park. Po realizácii navrhovaných stavieb a k nim priliehajúcich spevnených plôch by podiel zelene

klesol pod 70 %, čo je v rozpore s požiadavkami ÚPN (pozn. investor tento ukazovateľ nikdy nevyčíslil).

- V predložennom návrhu zasahujú do parku „dve stavby“. Minimálne jednu z nich nemožno nazvať ako drobnú alebo menšiu. Pri tom ako podmiennečne vyhovujúce stavby sa v ÚPN uvádzajú len menšie sakrálné stavby, kultúrne stavby, príp. menšie športové zariadenia a menšie stravovacie zariadenia. Podľa predloženého návrhu majú byť v priestore parku umiestnené okrem reštaurácie a kaviarne aj artshopy, galérie a športové obchody.
- V priestoroch pre dopravné zariadenie je v návrhu umiestnená obchodná vybavenosť.
- Predložený návrh zasahuje aj do Centrálnej mestskej zóny, keďže jej hranice vedú ulicou Kragujevackých hrdinov k železničnej stanici. Nespracovanie ÚPN-Z alebo aspoň urbanistickej štúdie pred rozhodovaním o umiestnení tak veľkej stavby s takými dôsledkami na túto časť mesta je v rozpore s ÚPN.

V závere uvádza, že z uvedených dôvodov a z dôvodov uvedených v predchádzajúcom vyjadrení považuje „autobusový terminál“ v tej podobe ako je navrhnutý za neprijateľný.

V mene obyvateľov dotknutého obytného domu na Železničnej ul. č. 4 v Trenčíne a aj v mene svojom žiadam touto cestou aby:

- Investor spracoval variantné riešenie stavby, rešpektujúci platný územný plán mesta Trenčín
- Alebo aby investor spracoval urbanistickú štúdiu riešeného územia, ktorá by mohla slúžiť ako podklad na prípadné zmeny v ÚPN a aby na základe vykonaných zmien spracoval nový návrh autobusového terminálu v Trenčíne.

Vyjadrenie: Výstavba Terminálu je navrhnutá na šiestich urbanistických funkčných celkoch. Podľa platného ÚPN-M sa jedná o územie, na ktorom je prioritou do r. 2030 vybudovať nové polyfunkčné mestské centrum, priestorovo a funkčne prepojené z historickým centrom – prestavba územia pri stanici a kasárňach. Taktiež je zadefinovaná potreba zvyšovania kvality dopravných spojení v smere medzinárodných a celoštátnych urbanizačných osí s podporou hromadnej dopravy osôb.

Požiadavky pre toto územie definujú funkčno-priestorové regulatívy, ktoré optimalizujú rozsah a spôsob budúcej zástavby, súčasťou týchto požiadaviek je aj súbor stanovených verejnoprospešných stavieb a to:

- vybudovanie novej autobusovej stanice vrátane zázemia,
- modernizácia železničnej stanice,
- hromadné parkovacie garáže,
- doplnenie peších ťahov v rámci mestskej zelene.

Vzhľadom na skutočnosť, že navrhovaná činnosť v krátkom časovom horizonte rieši komplexne rozsiahle územie mesta je potrebné, aby príslušné povoľovacie orgány podľa § 39 stavebného zákona zabezpečili záujmy spoločnosti v území, najmä súlad s cieľmi a zámermi územného plánovania, vecnú a časovú koordináciu jednotlivých stavieb a iných opatrení v území.

Výstavba Terminálu rešpektuje funkčno-priestorové požiadavky stanovené pre toto územie (komplexne) vrátane realizácie verejnoprospešných stavieb, rešpektuje hlavné a prípustné funkcie, plošné a výškové regulatívy, súbor požadovaných opatrení v území (odstránenie a kontrola envirozátia, komplexná rekonštrukcia a obnova technickej infraštruktúry), čím naplňa „záujmy spoločnosti a súlad s cieľmi a zámermi územného plánovania“, ktoré je potrebné zabezpečiť.

Pre jednotlivé funkčné celky sú dodržané základné urbanistické regulatívy a to: prípustná zastavanosť a minimálny podiel zelene. Platí to aj pre funkčný celok UZ 01B mestský Park gen. M. R. Štefánika.

Z hľadiska dopravnej schémy sú rešpektované požiadavky stanovené platným ÚPN-M. Doprava v záujmovom území bola posilnená novou obslužnou komunikáciou a zmenou organizácie dopravy. Tieto úpravy nemajú vplyv na uvažované prebudovanie Ulice M. R. Štefánika na mestský bulvár s pásom zelene. Železničná ulica je posilnená pre potreby zásobovanie územia a pohyb nákladných vozidiel ako aj príjazd autobusov, naopak pohyb osobných vozidiel je ťažiskovo presunutý na novú komunikáciu. Dochádza tým k požadovanej segregácii dopravy.

Dvojročný tvorivý a projekčný proces prebieha v úzkej spolupráci s príslušným orgánom územného plánovania – mestom Trenčín v zastúpení Útvoru hlavného architekta. Boli a naďalej budú realizované také kroky a prijaté také opatrenia, aby bol zabezpečený kontinuálny legislatívny rámec

súladu navrhovanej činnosti s platnou ÚPD mesta Trenčín.

Katarína Macharová, Železničná 460/4, 911 01 Trenčín (list z 30. 04. 2014)

Čo sa týka vyjadrenia k hlukovej záťaži na ulici Železničná (bytový dom Železničná 460/4), mám nasledovné výhrady:

1. Na výpočty bola použitá hluková hladina 4 m nad úrovňou terénu, čo je nepostačujúce, z dôvodu, výstavby dvoch otvorených nadzemných podlaží parkovísk pre osobné automobily (602 parkovacích miest), ktoré sa majú nachádzať nad priestormi autobusovej stanice vo výške asi 11m. Objekt je navrhnutý 13 m od okien nášho domu na Železničnej ulici č.4. Hlukovú záťaž z týchto parkovísk nikto nemeral, ani nezohľadnil.
2. V texte zámeru je uvedené, že hlukové zaťaženie po vybudovaní Terminálu bude v norme, čo nie je pravda!

Nakoľko meranie hluku nebolo vykonané v blízkosti bytového domu na Železničnej ulici a neráta s 602 parkovacími miestami nad úrovňou okien bytov vo výške tretieho nadzemného podlažia, dovoľujem si Vaše konštatovanie, že hluková záťaž po dobudovaní navrhovanej činnosti sa jednoznačne zníži - spochybníť.

Vyjadrenie: V rámci posudzovania vplyvov boli vykonané doplňujúce merania (M4 - bytový dom č. 4, Železničná ulica - za objektom a M5 - bytový dom č. 4, Železničná ulica - priestor pri miestnej komunikácii Kukučínova ulica) a následne bola vypracovaná nová hluková štúdia, ktorá zohľadňuje všetky uvedené požiadavky. Objekt nie je navrhnutý 13 m od okien domu na Železničnej ulici č. 4, najbližší objekt navrhovanej činnosti SO 102 je od tohto domu vzdialený 18 m.

Vplyv na dopravu.

Po dobudovaní "Terminálu" sa zásadne zmenia dopravné toky v tejto časti mesta, čo si vynúti naviac až 15 800 km najazdených denne občanmi mesta. Konkrétne moja rodina o 4 100 km ročne zbytočne len kvôli 2,75 km dlhej obchádzke, ktorá vznikne zjednosmernením ulice Kragujevackých hrdinov a Kukučínovej ulice. Túto obchádzku budeme musieť absolvovať 4x denne, 365 dní v roku, celý život. Vzniknuté emisie a náklady sú určite nezanedbateľné. Pripomínam, že v našom bytovom dome sa nachádza 19 bytov. Na ďalších uliciach, ktoré som spomenula sa nachádza tiež množstvo rodinných aj bytových domov, ale tak isto aj veľkosklady a logistické centrá (napr. areál Meriny). Všetka táto doprava sa sem dostane jedine cez novú ulicu, ktorá vznikne predĺžením súčasnej ulice Kragujevackých hrdinov.

Toto nedomyslené, nešťastné, neekonomické a neekologické dopravné riešenie považujem za nebezpečné. Zámer sa totiž má umiestniť do priestoru železničnej a autobusovej stanice v širšom centre krajského mesta, ktoré by malo byť najmä ľahko prístupné! Keď si uvedomíme riziká, ktoré môžu nastať v prípade dopravnej kolízie na jedinej prístupovej ceste, ktorá po dobudovaní „Terminálu“ ostane, alebo sa niečo stane napr. na železničnej stanici, som presvedčená, že pomoc príde neskoro.

Takže tvrdenie, že „komplexná zmena dopravného systému v území, zjednodušenie dopravných tokov, zlepšenie dostupnosti územia. Novonavrhnutá dopravná schéma v budúcnosti zabezpečí a optimalizuje plynulú obsluhu tejto časti mesta“ považujem za nepravdivé a spochybniteľné.

Vyjadrenie: Akceptuje sa. Na základe požiadavky mesta Trenčín a zainteresovanej verejnosti bude doprava smerovaná i na Kukučínovu ulicu - smer Štefánikova (na nový stav smerovania dopravy bola dopracovaná nová hluková a rozptylová štúdia).

Ďalej k vplyvu na životné prostredie.

Rozptylová štúdia bola urobená na úrovni terénu a neboli urobené výpočty imisného zaťaženia na úrovni navrhovaných otvorených parkovísk na streche autobusovej haly.

Vyjadrenie: Uvedené konštatovanie nie je pravdivé, SO 102 je súčasťou rozptylovej štúdie.

Taktiež požiadavka na vypracovanie štúdie zatienenia bytového domu na Železničnej ulici autobusovou halou (SO 102.1), nebola splnená, takže Vaše vyjadrenie, že „možnosti

ovplyvnenia kvality životného prostredia človeka sú únosné" sú podľa môjho názoru výsmechom pre obyvateľov dotknutého územia.

Vyjadrenie: SO 102 je vzdialený od domu na Železničnej ulici č. 4 18 m. Obytný dom má polozapustený suterén tzn., že byty na 1. NP sú cca 1,5 m nad úrovňou terénu. Obytné miestnosti bytového domu orientované k novej stavbe sú dostatočne preslnené počas dňa podľa čl. 4.2.1. STN 73 4301 Budovy na bývanie (požadovaný čas preslnenia pre kritický deň 1. marec).

Za ďalší výrazný problém považujem záber z mestského parku za účelom vybudovania Terminálu (2050 m² stavby a ďalších cca 4 000 m rozptylové plochy). Je to v rozpore s platným ÚPN mesta Trenčín. Ubudne veľa zelene a pribudne obrovská hmota stavby.

Vyjadrenie: Na území okrajovej časti parku budú umiestnené iba „menšie stavby“ – jednopodlažné pavilóny so stravovacími, kultúrnymi a športovými funkciami. Celková zastavaná plocha v Parku gen. M. R. Štefánika (funkčný regulatív UZ 01 B) bude 3 080 m², čo je 6,71 % z 10 % stanovených v ÚPN mesta Trenčín.

Záver

- Požadujem, aby investor ponúkol na posudzovanie aj iné varianty projektu, najmä aby nekomplikoval dopravu v okolí stanice, a aby neuberal zeleň z parku.

Vyjadrenie: MŽP SR určilo v rozsahu hodnotenia pre ďalšie hodnotenie jeden variant navrhovanej činnosti, ktorý bol uvedený v zámere a zároveň požiadalo v bode 2.2.7 Zdôvodniť výber predloženého variantu. V správe o hodnotení je dostatočne popísaná genéza vývoja variantnosti navrhovanej činnosti, zároveň sa tu uvádza i vývoj navrhovanej činnosti – bilancie plošných záberov stavby Terminál (SO 102, SO 103, SO 104). Vývoj navrhovanej činnosti je zdokumentovaný i v grafických prílohách správy o hodnotení.

- Ďalej požadujem prepracovanie hlukovej štúdie, s meraním v blízkosti bytového domu na Železničnej ulici a so zohľadnením dvoch otvorených parkovísk v počte 602 parkovacích miest na streche z druhej strany bytového domu.

Vyjadrenie: V rámci posudzovania vplyvov boli vykonané doplňujúce merania (M4 - bytový dom č. 4, Železničná ulica - za objektom a M5 - bytový dom č. 4, Železničná ulica - priestor pri miestnej komunikácii Kukučínova ulica) a následne bola vypracovaná nová hluková štúdia, ktorá zohľadňuje i uvedenú požiadavku.

- Rozptylovú štúdiu požadujem prepracovať, aby boli vykonané výpočty imisného zaťaženia na úrovni navrhovaných parkovísk na streche a na úrovni okien okolitých bytových jednotiek.

Vyjadrenie: Celý objekt SO 102 vrátane parkovísk je zahrnutý v rozptylovej štúdii, ktorá je súčasťou správy o hodnotení i novej prepracovanej rozptylovej štúdie (Hesek, F, 21. máj 2014).

- Vzhľadom k tomu, že navrhovaná stavba je vo viacerých funkčných zónach v prudkom rozpore s platným ÚPN mesta Trenčín, požadujem, aby investor prepracoval projekt tak, aby bol v súlade s týmto zákonom.

Vyjadrenie: Základné územno-technické riešenia navrhovanej činnosti vychádzajú z platného ÚPN mesta Trenčín. Dvojročný prípravný proces prebieha v úzkej spolupráci s príslušným orgánom územného plánovania – mestom Trenčín v zastúpení Útvaru hlavného architekta. Boli a naďalej budú realizované také kroky a prijaté také opatrenia, aby bol zabezpečený kontinuálny legislatívny rámec súladu navrhovanej činnosti s platným ÚPN mesta Trenčín. Ďalšie podmienky súladu navrhovanej činnosti s platným ÚPN mesta vyplývajúce zo záverečného stanoviska z procesu hodnotenia budú v prípade potreby riešené v procese povoľovania navrhovanej činnosti podľa stavebného zákona (zákon č. 50/1976 Zb.).

Ing. Jozef Krivý, Železničná 460/4, 911 01 Trenčín (list z 29. 4. 2014)

Po preštudovaní záverečného zhrnutia zasiela na doplnenie štúdie:

- Správa neobsahuje opatrenia na ochranu vnútorného prostredia chránených miestností v obytnom dome na ulici Železničná 4. Požadujem dopracovať.
- Správa neobsahuje environmentálne zaťaženie štartovaním autobusov na odstavnom

parkovisku /hlavne v zimnom období/ a odvetranie terminálu /vzduchotechnika/.Tu sa bude denne odohrávať hromadné štartovanie vozového parku. Požadujem vysvetliť, prečo sa toto hodnotenie tam nenachádza a úmyselne sa zamlčalo.

- Správa taktiež neobsahuje environmentálne zaťaženie z otvoreného dvojpodlažného parkoviska, kde reálne bude denne parkovať 500 - 600 osobných automobilov. Parkovisko siahla do úrovne druhého podlažia bytového domu a je vzdialené cca 13 m od domu. Nutné zapracovať.

Vyjadrenie: Konštatovanie uvedené v predchádzajúcich bodoch nie správne, SO 102 (súčasťou ktorého je i parkovisko autobusov) je zahrnutý v hlukovej i rozptylovej štúdii, ktoré sú súčasťou správy o hodnotení i novej prepracovanej hlukovej i rozptylovej štúdie, ktoré boli vypracované v rámci posudzovania podľa zákona.

- Požadujem doložiť, kedy bola vykonaná intenzita sčítania dopravy. Čísla, ktoré sa tu uvádzajú sú nadhodnotené.

Vyjadrenie: V dotknutom území bol v novembri 2013 vykonaný smerový dopravný prieskum (Hartmann, R.). Z prieskumu bola vypočítaná priemerná (denná) hodinová intenzita, a z nej 24 hodinová intenzita (ako 15 násobok hodinovej).

- Na záver Vás chcem informovať, že súčasné environmentálne zaťaženie je len z jednej strany bytového domu. Pri navrhnutom riešení bude zaťaženie zo všetkých štyroch strán to znamenať, že dom bude v strede ako ostrov ohraničený cestou, terminálom s parkoviskom a odstavnými plochami pre autobusy spolu s celou infraštruktúrou. Vzdialenosť bude od 13 - 25 m. Zhorší sa i prístup súkromnými prostriedkami k nehnuteľnosti.

Vyjadrenie: Tvrdenie nie je správne. Najbližšia vzdialenosť domu od objektu SO 102 je 18 m. Boli realizované doplnujúce merania (M4 - bytový dom č. 4, Železničná ulica - za objektom a M5 - bytový dom č. 4, Železničná ulica - priestor pri miestnej komunikácii Kukučínova ulica) a následne vypracovaná nová hluková štúdia, ktorá zohľadňuje všetky uvedené požiadavky. Rozptylová štúdia imisné zaťaženie územia rieši priestorovo.

Na základe uvedeného Vám zasielam písomné stanovisko k záverečnému zhrnutiu podľa § 35 ods. 2 zákona:

- Celá správa má mnoho nedostatkov a nedoriešených problémov, ktoré som uviedol v liste. Súčasný záverečný zhrnutie je vypracované len v prospech investora. Na základe uvedeného v liste, Vás žiadam o vrátenie správy na prepracovanie riešiteľovi. Nové vypracovanie podmieniť i účasťou zainteresovanej verejnosti. Správu doplniť o doklady referencií spracovateľa. Vyhradzujem si právo ako dotknutá osoba, prístup k celej štúdii /čo nebolo vykonané/, aby som mohol toto prerokovať s nestranným odborníkom.

Vyjadrenie: Správa o hodnotení bola vypracovaná podľa prílohy č. 11 zákona č. 24/2006 Z. z. na dostatočnej úrovni a nie je dôvod na jej vrátenie ani na prepracovanie. V procese posudzovania sa postupovalo podľa príslušných ustanovení tohto zákona. Správa o hodnotení bola počas procesu pripomienkovania k dispozícii verejnosti na Mestskom úrade Trenčín, zároveň celá komplexne bola a je i v súčasnosti k dispozícii na webovom sídle www.enviroportal.sk. Verejné prerokovanie správy o hodnotení navrhovanej činnosti sa uskutočnilo dňa 6. mája 2014 o 15,00 hod. vo veľkej zasadacej miestnosti MsÚ, Mierové námestie 2, 911 64 Trenčín o čom bola verejnosť dostatočne a včas informovaná. Nie je žiadny zákonný dôvod uvádzať v správe o hodnotení „referencie“ jej spracovateľa. Spracovateľ správy o hodnotení je odborne spôsobilá osoba zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie, ktorý vedie MŽP SR.

Na záver musím znova napísať môj osobný názor: daný bytový dom bude navrhnutou realizáciou znehodnotený, neobývatelný a trhovú cenu nehnuteľností prudko klesne.

Vyjadrenie: Navrhovaná činnosť naopak prispieje k celkovému skultúrnemu súčasnému stavu prostredia v ktorom je umiestnený bytový dom.

Centrum environmentálnych aktivít Trenčín, Mierové námestie 29, 911 01 Trenčín (list z 15. 05. 2014)

1. Žiadame posúdenie variantných riešení.

V zmysle nášho stanoviska k Zámeru, v zmysle tohto stanoviska k Správe, ako aj na základe priebehu prerokovania navrhovanej činnosti a pripomienok tam prednesených, považujeme upustenie od variantného riešenia za vážny nedostatok, ktorý v podstate marí účel posudzovania vplyvov.

Žiadame preto, aby príslušný orgán podľa § 35 ods. 5 požiadal navrhovateľa o doplnenie správy o hodnotení vplyvov o posúdenie variantného riešenia, ktoré by rešpektovalo platný územný plán mesta Trenčín a zohľadnilo vznesené pripomienky a stanoviská týkajúce sa napr. Dopravného riešenia, či prekročených limitov prípustných hodnôt hluku.

Vyjadrenie: Pozri vyjadrenie k rovnakej požiadavke p. Kataríny Macharovej.

Žiadame tiež, aby bola správa o hodnotení vplyvov doplnená aj o posúdenie stavebného objektu SO 101, ktorý rieši celé dotknuté územie z hľadiska dopravy a technickej infraštruktúry. Práve nevyhovujúce dopravné riešenia územia je predmetom zásadných námietok smerujúcich proti navrhovanému riešeniu. Konštatovanie uvedené v Správe, že v auguste 2013 bola podaná žiadosť o územné rozhodnutie pre tento SO nie je relevantným dôvodom na jeho vynechanie z posudzovania.

Vyjadrenie: Navrhovateľ pripomienku mesta Trenčín a zainteresovanej verejnosti ohľadne dopravného riešenia územia akceptoval, na základe uvedeného pre proces hodnotenia vplyvov bola dopracovaná hluková a rozptylová štúdia akceptujúca vo vstupoch požadovaný stav riešenia dopravného napojenia osobných vozidiel a autobusov prechádzajúcich cez jednosmernú ul. Kragujevackých hrdinov na Ul. M. R. Štefánika cez Kukučínovu ulicu. V správe o hodnotení boli z hľadiska možných vplyvov riešené i vplyvy z objektu SO 101 (hluková a imisná záťaž).

2. Nesúlad navrhovanej činnosti s územným plánom mesta Trenčín

Navrhovaná činnosť nie je v súlade so záväznými regulatívmi územného plánu mesta Trenčín vo viacerých ohľadoch, uvádzame len najzásadnejšie rozpory:

2.1 Terminál B (SO 104)

Územný plán v záväznej časti reguluje územie mestského parku funkčným regulatívom UZ 01 B, podľa ktorého sú v parku podmienene vhodné len menšie sakrálné stavby, kultúrne (hudobné pavilóny a pod.), príp. menšie športové zariadenia. Funkcie stravovania považuje územný plán v priestore mestského parku za nevhodné a ráta s ich odstránením.

Navrhovaný SO 104 (Terminál B) zasahuje na územie mestského parku, kde umiestňuje napr. stravovania a iné, z hľadiska regulatívu nevhodné funkcie. Vzhľadom na celkovú rozlohu SO 104, ako aj rozlohu jeho časti zasahujúcej do parku nemožno tento SO považovať za menšiu stavbu. Z týchto dôvodov nie je SO 104 so záväznou časťou územného plánu mesta Trenčín.

Regulatív UZ 01 B určuje minimálne podiel zelene na 80 %, pričom už súčasná rozloha zelene v mestskom parku sa pohybuje na tejto hranici. Záber parku časťou stavby SO 104 a spevnenými plochami SO 106 by znamenal zníženie podielu zelene hlboko limit určený pod územným plánom. Z týchto dôvodov nie sú SO 104 a SO 106 v súlade so záväznou časťou územného plánu mesta Trenčín.

2.2 Terminál A (SO 103)

Územný plán v záväznej časti reguluje priestor súčasnej autobusovej stanice funkčnými regulatívmi UD 01 Bi (Plochy a zariadenia cestnej dopravy -hromadné garáže a parkoviská) a UD 01 A (Zariadenia mestskej a prímestskej hromadnej dopravy -MHD, PHD). Primárnou funkciou v takto regulovanom území majú byť zariadenia dopravy. Celú funkčnú plochu s regulatívom UD 01 A a UD 01 Bi zaberá stavebný objekt SO 103 Terminál A, ktorý nie je zariadením dopravy, ale má charakter obchodného centra. Z týchto dôvodov nie je SO 103 v súlade so záväznou časťou územného plánu mesta Trenčín.

2.3 Terminál SAD (SO 102)

Územný plán v záväznej časti reguluje priestor, kde sa navrhuje umiestnenie stavebného objektu SO 102 Terminál SAD regulatívom UBIO (Polyfunkčná zóna bývania a občianskeho vybavenia). Zariadenia dopravy sú podľa regulatívu v tomto území neprípustné. Stavebný

objekt SO 102 Terminál SAD je nesporne zariadením dopravy. Z týchto dôvodov nie je SO 102 v súlade so záväznou časťou územného plánu mesta Trenčín.

2.4 Príprava územia a technické vybavenie (SO 101)

Územný plán určuje dopravnú schému dotknutého územia, napr. uvažuje s prebudovaním Štefánikovej ul. na mestský bulvár a pod. Navrhované dopravné riešenie a dopravné toky vyvolané navrhovanou činnosťou nie sú v súlade s územným plánom mesta Trenčín.

Vyjadrenie: Pozri vyjadrenie k rovnakej pripomienke Akad. arch. Ing. Igor Mrvu.

3. Hluk

Správa v časti venujúcej sa vplyvom hluku z navrhovanej činnosti na zdravie konštatuje, že prípustné hodnoty hluku v dotknutom území sú už v súčasnosti prekročené.

Správa chybné konštatuje, že prípustné hodnoty hluku zistené výpočtom a súvisiace iba s navrhovanou činnosťou nebudú prekročené, vychádza pritom z chybného zaradenia územia do kategórie III., pričom v skutočnosti má byť územie v meracích bodoch zaradené do kategórie II. Ako obytné je toto územie regulované aj v záväznej časti územného plánu mesta Trenčín.

Pri limitoch pre územie kategórie II. sú hodnoty hluku od navrhovanej činnosti prekročené vo všetkých prípadoch. Pri limitoch pre územie kategórie III. sú hodnoty hluku od navrhovanej činnosti prekročené v meracom bode M_i (Kragujevackých hrdinov).

Namerané hodnoty hodnôt hluku v súčasnosti (existujúci stav) a vypočítané hodnoty hluku iba od navrhovanej činnosti sú prakticky zhodné. Vzhľadom na to, že v území sa predpokladá približne dvojnásobný nárast dopravy vyvolaný navrhovanou činnosťou, považujeme vypočítané hodnoty hluku za nerealisticky nízke a chybné.

Pravdepodobne najviac dotknutými navrhovanou činnosťou (a súčasne aj najpočetnejšími) sú obyvatelia bytového domu na Železničnej ulici. Napriek predchádzajúcim stanoviskám, ktoré upozorňovali na potrebu preskúmať hodnoty hluku pri tomto bytovom dome, správa ani hluková štúdia tieto meraním ani výpočtom neoverili a neuvádzajú. Všeobecné konštatovanie, že zníženie premávky pred bytovým domom bude mať pozitívny vplyv na hlukovú situáciu je nedostatočné a nepodložené.

Hluková štúdia v tomto prípade vôbec nezohľadnila hluk, ktorého zdrojom je statická doprava z nadzemných parkovísk umiestnených nad halou Terminálu SAD ako aj z otvoreného parkoviska autobusov v areáli dielni SAD.

Navrhované opatrenia sú nedostatočné a neriešia príčiny (napr. navrhovaná výmena okien RD) a z hľadiska posudzovaného variantu navrhovanej činnosti sú nerealistické (napr. stromová výsadba).

Považujeme za neprípustné, aby v území určenom pre funkciu bývania, v ktorom sú už v súčasnosti prekročené limity prípustných hodnôt hluku, bola povolená činnosť, ktorej príspevok taktiež prekračuje limity a ktorá hlukovú situáciu ďalej podstatne zhorší.

Vyjadrenie: Pozri vyjadrenie k rovnakej pripomienke p. Kataríny Macharovej. Hlukovú štúdiu, ktorá je v prílohe správy o hodnotení ako i novú hlukovú štúdiu v ktorej sú zohľadnené požiadavky mesta Trenčín a zainteresovanej verejnosti v oblasti riešenia dopravy vypracoval Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o. Zo záverov hlukovej štúdie vyplýva, že prípustné hodnoty hluku v dotknutom území nebudú prekročené.

4. Doprava

Z hľadiska dopravy a technickej infraštruktúry rieši dotknuté územie stavebný objekt SO 101, ktorý však nie je predmetom správy a jeho vplyvy na životné prostredie neboli vôbec posúdené. Pritom vplyvy z dopravy patria v tomto prípade medzi tie najzásadnejšie.

V správe uvedený odhad predpokladá 30 % obsadenosť parkoviska a z toho odvodzuje intenzity automobilovej dopravy súvisiacej s navrhovanou činnosťou. Tento odhad nemusí zohľadňovať reálne situácie nakoľko možno predpokladať, že parkovisko budú využívať nielen cestujúci a návštevníci Terminálu, ale aj návštevníci mieriaci k iným cieľom (napr.

prevádzky v centre mesta). V takom prípade by obsadenosť parkoviská bola vyššia než odhadovaná a následne aj odhadované intenzity automobilovej dopravy.

Navrhované dopravné riešenie spočíva v zjednosmernení existujúcich komunikácií pre individuálnu automobilovú dopravu bude priamo viesť k výraznému predĺženiu trás o 1,5 - 2,7 km čo pri odhadovanej intenzite dopravy môže znamenať nárast až 15 800 prejazdených kilometrov denne. Tieto vplyvy navrhovaného dopravného riešenia a ich širšie súvislosti neboli vôbec preskúmané a posúdené.

Považujeme za krajne nevhodné umiestniť do tohto priestoru nákupné centrum, ktoré vyvolá výrazný nárast individuálnej automobilovej dopravy v už aj dnes dopravne mimoriadne zaťaženom území.

Vyjadrenie: V správe o hodnotení boli z hľadiska potenciálnych vplyvov riešené i vplyvy z objektu SO 101 a to špeciálne vplyvy z dopravy (hluková a imisná záťaž). Pri hodnotení hlukovej a imisnej záťaže sa hodnotil stav pri maximálnej obsadenosti parkovacích miest a pri maximálnej intenzite dopravy. Navrhovateľ akceptoval pripomienku mesta Trenčín a zainteresovanej verejnosti ohľadne dopravného riešenia územia, na základe uvedeného pre proces hodnotenia vplyvov bola dopracovaná hluková štúdia akceptujúca vo vstupoch požadovaný stav riešenia dopravného napojenia osobných vozidiel a autobusov prechádzajúcich cez jednosmernú ul. Kragujevackých hrdinov na ul. M. R. Štefánika cez Kukučínovu ulicu. Predmetom navrhovanej činnosti nie je výstavba nákupného centra.

5. Emisie

Za vážny nedostatok považujeme, že posúdenie existujúceho stavu zaťaženia dotknutého územia emisiami vychádza len z výpočtového modelu a nebolo overené meraním v teréne.

Výpočtový model sa navyše javí chybné stanovený. Z grafov distribúcie koncentrácií uvedených v rozptylovej štúdii vyplýva, že model pri nulovom variante napr. nezohľadňuje existujúcu dopravu na Železničnej ulici a na druhej strane pri nulovom variante vykazuje emisie VOC z navrhovanej (t.j. v súčasnosti neexistujúcej) ČSPH na Kukučínovej ul.

Zo správy ďalej vyplýva, že zaťaženie územia emisiami z navrhovanej činnosti výrazne, viac ako dvojnásobne, stúpne. Aj keď sú vypočítané koncentrácie škodlivých látok pod povolenými limitmi, považujeme nárast za neprijateľný najmä s ohľadom na dotknutých obyvateľov, ako aj skutočnosť, že z hľadiska územného plánu je územie považované za obytnú zónu.

V predchádzajúcej časti spomínaný nárast o 15 800 prejazdených kilometrov denne vyvolá nárast emisií nielen v blízkosti Terminálu, ale po celej obchádzkovej trase. Tento vplyv dopravného riešenia vyvolaného navrhovanou činnosťou nebol v správe dostatočne posúdený z hľadiska emisií.

Správa chybné konštatuje, že navrhovaná činnosť neprodukuje zápach. Zdrojom zápachu sú dynamická aj statická doprava, ale aj čerpacia stanica pohonných hmôt.

Vyjadrenie: Pri spracovaní rozptylovej štúdie bola využitá celoštátna metodika pre výpočet znečistenia ovzdušia zo stacionárnych zdrojov a metodika pre výpočet znečistenia ovzdušia z automobilovej dopravy. Rozptylovú štúdiu spracovala odborne spôsobilá osoba (Hesek, F).

Rozptylová štúdia zohľadňuje i nulový stav, čo je jasne dokladované v textovej i grafickej časti štúdie. Navrhovateľ akceptoval pripomienku mesta Trenčín a zainteresovanej verejnosti ohľadne dopravného riešenia územia, na základe uvedeného bola dopracovaná rozptylová štúdia akceptujúca vo vstupoch požadovaný stav riešenia dopravného napojenia osobných vozidiel a autobusov prechádzajúcich cez jednosmernú ul. Kragujevackých hrdinov na ul. M. R. Štefánika cez Kukučínovu ulicu.

6. Vplyv na zamestnanosť

Údaje o vplyvoch na zamestnanosť považujeme za nerealisticky vysoké. Väčšinu tvoria pracovné miesta, ktoré sa len presunú (administratíva SAD, ale aj časť obchodných prevádzok, či inej administratívy). Nové priestory pre administratívu nemožno priamo stotožňovať so vznikom nových pracovných miest.

Vyjadrenie: Nároky na pracovné sily sú popísané v kapitole B.I.6., v ktorej je uvedený orientačný predpokladaný počet zamestnancov. Tiež je tu uvedený počet zamestnancov, ktorí budú presídlení zo súčasných priestorov SAD. V kapitole C.V. sa uvádza: "Vytvorenie v území cca 600 pracovných miest,

z toho cca 300 nových)".

7. Komplexné posúdenie vplyvov a výber optimálneho variantu

Správa v časti venujúcej sa komplexnému posúdeniu vplyvov a výberu optimálneho variantu chybné vyhodnocuje niektoré vplyvy pričom nadhodnocuje pozitívne vplyvy realizačného variantu a negatívne vplyvy nulového variantu. Napríklad ukazovateľ Kvalita obytného prostredia v prípade realizácie hodnotíme -3 (zhoršenie vplyvom intenzity dopravy, hluku, emisií, urbánnej štruktúry), Emisie, záťaž územia -2 až -3, Hluk -2 až -3, Ovplyvnenie kvality ovzdušia -2 až -3, Súlad s ÚPN -3, Vplyv na park M. R. Štefánika -3, Vplyv na mestskú zeleň -3, Zaťaženosť komunikácií I. triedy -2, Zaťaženosť miestnych komunikácií -3, Doplnenie dopravnej infraštruktúry územia +2.

Vyjadrenie: Kritériá pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie nie sú v zákone ustanovené, a preto je na posudzovateľovi aké si pre posúdenie navrhovanej činnosti zvolí. Nie je ustanovený ani rozsah zdokumentovania voľby kritérií. Za celkové vyhodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti a výber optimálneho variantu plne zodpovedá spracovateľ správy o hodnotení na základe vopred stanovených kritérií, ktoré sú na str. 146 správy o hodnotení dostatočne zdokumentované. Čo sa týka výberu optimálneho variantu v tomto prípade sa na základe určenia v rozsahu hodnotenia posudzoval len jeden variant navrhovanej činnosti.

Nesúhlasíme s konštatovaním, že imisná situácia sa v dotknutom území podstatným spôsobom nezmení, keď z iných častí správy vyplýva, že dôjde k dvojnásobnému zvýšeniu koncentrácií škodlivých látok v ovzduší. Aj v oblasti hluku vyvoláva navrhovaná činnosť podstatné zhoršenie, prekračujúce povolené limity, už dnes nevyhovujúceho stavu. Nesúhlasíme ani s konštatovaním, že zmena dopravného systému prinesie zjednodušenie dopravných tokov a zlepši dostupnosť územia. Dopravné riešenie považujeme za úplne nevyhovujúce.

Vyjadrenie: Problematika imisnej situácie územia je spracovaná v rozptylovej štúdii (19. 03. 2014), ktorá je súčasťou správy o hodnotení a novej rozptylovej štúdii (21. 05. 2014), ktorá vo vstupoch akceptuje požadovaný stav dopravného riešenia. Podobne je spracovaná i problematika hluku. V novej hlukovej štúdii sú podľa požiadavky vyplývajúcej z procesu hodnotenia realizované i doplňujúce merania pri objekte bytového domu na Železničnej ulici. Na základe požiadavky mesta Trenčín i zainteresovanej verejnosti bude doprava smerovaná i na ulicu Kukučínovu - smer Štefánikova, na základe tohto riešenia bola vypracovaná nová hluková a rozptylová štúdia.

Vzhľadom na uvedené dôvody, nedostatky správy a závažné vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie žiadame aby dotknutý orgán neodporučil realizáciu navrhovanej činnosti.

Vyjadrenie: Na základe výsledkov posudzovania je požiadavka neopodstatnená.

Občianske združenie Pre Prírodu, Mierové námestie 29, 911 01 Trenčín (list z 05.0 5. 2014)

Vypracovaná „Správa“ dopĺňa „Zámer činnosti“ vypracovaný v januári 2014 (ďalej len „Zámer“), ktorý bol vypracovaný v predchádzajúcej etape hodnotenia v zmysle zákona o EIA. Predložená „Správa“ však podľa nás neodpovedá a nevyvracia v plnej miere nedostatky a nepresnosti, na ktoré sme upozornili v našom stanovisku k vypracovanému „Zámeru“. Naše tvrdenie vychádza z nasledujúcich skutočností:

1. Napriek schváleniu jednovariantného posudzovania vplyvu na ŽP príslušným orgánom (MŽP SR) vzhľadom na rozsah stavby pokladáme za potrebné doplniť posudzovanie o variant nezasahujúci do priestoru Parku M. R. Štefánika (ďalej len „Parku“).

Vyjadrenie: Pozri vyjadrenie k rovnakej požiadavke p. Kataríny Macharovej.

2. Napriek uvedeniu detailnejšieho popisu jednotlivých spôsobov hodnotenia resp. pridelovania vplyvu pri jednotlivých zložkách pokladáme spôsob hodnotenia vplyvu za neurčitý a javí sa nám ako tendenčný. Súhrnná miera neurčitosti, ktorá vyplýva z výpovednej schopnosti projektovej dokumentácie, úrovne zadania pre navrhovanú činnosť a podkladov poskytnutých vyhotoviteľovi „Správy“ síce objektívne umožňuje určitú mieru

nepresnosti resp. subjektívnosti hodnotenia vplyvu, avšak podľa nášho názoru sa táto miera nejednoznačnosti v hodnotení posúvala prevažne na stranu pozitívneho hodnotenia. (viď. bod 3 tohto stanoviska).

3. Za nepresné hodnotenie vplyvov v „Správe“ pokladáme najmä hodnotenie vplyvu na emisie (prevádzka - O) keďže emisie podľa štúdie jednoznačne, aj keď podlimitne narastú, ovplyvnenie kvality ovzdušia (prevádzka - O) keďže emisie podľa štúdie jednoznačne, aj keď podlimitne narastú, vplyv na „Park“ (prevádzka - O), keďže jednoznačne dôjde k zmenšeniu rozlohy „Parku“, vplyv na mestskú zeleň (výstavba -1, prevádzka - O) keďže dôjde k výrubu desiatok m² krovia a desiatok kusov vzrástlych stromov, ktorých funkciu novovysadené stromy môžu nahradiť až po desiatkach rokov, súlad s ÚPN (výstavba a prevádzka - O).

Vyjadrenie: Spochybňovanie výsledkov hodnotenia je neopodstatnené. Výsledky posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti sú uvedené v kapitole C.III. Hodnotenie predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a odhad ich významnosti a to jej jednotlivých kapitol hodnotiacich vplyvov na jednotlivé zložky v súvahe so vstupmi (kapitola B.I. Požiadavky na vstupy) a výstupmi kapitola B.II. Údaje o výstupoch) a súčasným stavom jednotlivých zložiek životného prostredia je primerané predprojektovému stupňu prípravy navrhovanej činnosti.

Predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti identifikované v etape posudzovania podľa zákona č. 24/2006 Z. z. sa budú upresňovať v ďalších stupňoch projektovej prípravy za aktívnej účasti environmentálnych i zdravotníckych orgánov a dotknutej verejnosti.

4. Stavba sítě neprekračuje povolených 10 % zastavanosti v rámci „Parku“, avšak svojim charakterom fakticky znižuje plochu „Parku“. Okrem toho vyvoláva jednoznačnú potrebu vybudovania chodníka popri Ul. M. R. Štefánika (v súlade s návrhom platnej ÚPD mesta) a teda ďalšieho záberu plochy „Parku“. V dôsledku záberu „Parku“ stavbou „Terminálu“ dochádza k jeho faktickému plošnému zmenšeniu (prejaví sa pri tvorbe nového územného plánu). K porušeniu ÚPD dochádza jednoznačne aj tým, že platné ÚPD vylučuje v regulatívoch platných pre „Park“ realizáciu akejkoľvek stavby priemyselného charakteru, akú objekt dopravného Terminálu jednoznačne predstavuje. Pri argumentácii, že táto stavba zasahuje do parku len objektom Terminálu, ktorý zabezpečuje aj obslužnú funkciu pre „Park“ (okrem iného kaviarne a pod.) a nemá funkciu skutočného Terminálu vyvstáva otázka nutnosti vybudovania tohto objektu resp. potrebu jeho vybudovania v rozsahu, ktorým zasahuje do „Parku“. Tieto nejasnosti priamo navodzujú potrebu vytvoriť viacero variantných riešení pri hodnotení vplyvu na EIA, tak ako to navrhujeme v bode 1 nášho stanoviska. Ponúka sa možnosť rozčlenenia stavby na stavbu Terminál a stavbu Obchodné centrum. V prípade pôvodného návrhu jednotnej stavby navrhujeme vytvoriť variant, v ktorom objekt Terminálu nezasahuje do priestoru „Parku“.

Vyjadrenie: V rámci navrhovanej činnosti sú pre jednotlivé funkčné celky dodržané základné urbanistické regulatívy, a to: prípustná zastavanosť a minimálny podiel zelene. Platí to aj pre funkčný celok UZ 01B mestský Park gen. M. R. Štefánika, kde je dodržaná aj požadovaná funkčná náplň a predpísaný typ zástavby.

5. Najzarážajúcejším faktom na predloženej „Správe“ je porovnanie vplyvov v nej uvedených s vplyvmi uvedenými v „Zámere“. Pri porovnaní týchto hodnotení je evidentné že došlo k vynechaniu resp. pridaniu niektorých atribútov. Ešte zarážajúcejším je fakt, že veľkosť vplyvov pri jednotlivých atribútoch sa niekedy líši až o 3 stupne. Takéto rozdiely pri vyhodnotení vplyvov v predložených materiáloch vyvoláva otázky nad objektivitou, správnosťou a hodnovernosťou predložených hodnotení.

Vyjadrenie: Výsledok posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie je uvedený v správe o hodnotení. Zámer je prvou dokumentáciou v procese posudzovania a jeho účelom je poskytnúť základnú informáciu o navrhovanej činnosti a prostredí, v ktorom sa má navrhovaná činnosť realizovať. Zámer sa vypracováva v štádiu, kedy je ešte veľa neurčitosti v súvislosti s vplyvom navrhovanej činnosti na životné prostredie, a preto nasleduje vlastné posudzovanie. Neurčitosti

sa upresňujú a hodnotia v rámci posudzovania vplyvov a výsledok posudzovania sa uvádza v správe o hodnotení. Preto nie je žiadnou zvláštnosťou, keď sú údaje o vplyvoch uvedené v zámere odlišné od tých, ktoré sú uvedené v správe o hodnotení a ich porovnávanie preto nemá žiadne opodstatnenie.

Nesúhlasné stanoviska (1 stanovisko)

Klára Hornišová, Lipského 11, 841 01 Bratislava (list z 28. 4. 2014)

K zámeru vyslovuje nesúhlasné stanovisko:

Predpokladané náklady na výstavbu a podoba navrhovaných stavieb sú celkom neprimerané účelu. Primerané opravárne a depá autobusov, ak ich treba, iste možno zriadiť za zlomok zamýšľaných nákladov troch miliárd korún, a všetky ostatné navrhované stavby a zariadenia sú veľikáске sprostosti. Všetko je tu prehnané do krajnosti, či už cena, veľkosť, počty odstavných miest pre autá, udávané počty nových pracovných miest, nadšenie z napodobovania letísk, plytvanie na ohurujúce efekty, zľahčovanie škôd na prírodnom prostredí.

Navrhovaná architektúra je spupná a deptajúca, bez akejkoľvek útulnosti, prostoty a podriadenosti účelu. Ničoho kultúrneho v nej niet. Človek uväznený medzi jednotlivými jej objektmi nebude vedieť rozoznať, či je v Trenčíne alebo na Marse. Prečo by mala rodáka či návštevníka Trenčína vítať akási administratíva a nie pohľad na Trenčiansky hrad a známe obrysy vrchov? Stavby by nemali nijaký vzťah ani ohľaduplnosť k svojmu okoliu, len by sa kochali vo svojej ohavnosti.

Zbytočnosť a ničomnosť celej stavby, podobne ako nezmyselné investície do prerábania železničných tratí a staníc, je celkom zjavná pri uvážení stále sa rozširujúcich obmedzení verejnej dopravy - železničnej i autobusovej, rušení spojov a odstavovaní celých úsekov tratí, sabotovania nákladnej železničnej dopravy v prospech škodlivej prepravy kamiónmi, bezuzdnej podpory degenerujúceho trendu dopravy osobnými autami. Doprava osobnými autami by sa mala vhodnými opatreniami obmedzovať a znevýhodňovať. Uvedenými čiastkami by sa mala namiesto neužitočných stavieb podporiť dostatočná časová a priestorová hustota verejnej dopravy - ale za to by zrejme navrhovatelia neboli ochotní niešť zodpovednosť, tobôž nie cudzinci.

Aj prevádzka a údržba obrovských budov by bola veľmi nákladná a návratnosť vložených prostriedkov by bola vylúčená. Nebolo by vhodné, aby peňažné ústavy poskytovali úvery na krytie ich výstavby.

Údaj, že by tu mohlo nájsť zamestnanie 1 130 administratívnych pracovníkov, pôsobí nedôveryhodne.

Navrhovať v uzle verejnej dopravy obrovské parkoviská je výsmechom jeho zmyslu. Nadzemné parkoviská by aj mohli byť nebezpečné pre ľudí prechádzajúcich pod nimi.

Akékoľvek osvetľovanie fasád je neprípustné, bolo by samoúčelné a predstavovalo by plytvanie energiou a obrovský zdroj svetelného znečistenia, ktoré by sa šírilo doďaleka, oslepovalo, pôsobilo nepríjemne, vyrušovalo by, svietilo ľuďom do okien a sťažovalo či znemožňovalo by pohľad na nočnú oblohu. Umelé nočné osvetlenie narúša biorytmy živých organizmov, vrátane človeka, a bolo zaradené medzi pravdepodobné karcinogény .

Miatlo by vtáky a hmyz a mohlo viesť k ich zbytočnému vyčerpaniu a úhynom.

Podobne je neprijateľné osvetlenie parkovísk výbojkami na stožiaroch, ktoré by bolo agresívne, oslepujúce a malo podobné účinky.

Takisto sú neprijateľné sklené steny stavieb, keďže tiež vedú k svetelnému znečisteniu a najmä preto, že sa nárazom do nich zraní a uhynie množstvo vtákov. Celkom nevhodné je preto umiestňovanie zasklených stien do parku, kde je výskyt vtáctva väčší ako v jeho okolí. Samolúbe architektonické táraniny o pavilónoch priamo funkčne komunikujúcich s parkom a o optickom prepojení stavby s parkom vďaka zasklenej fasáde teda svedčia o neznalosti ich autorov.

Nie je opodstatnené ani zaberanie časti parku kvôli výstavbe. Celok prírodného prostredia parku by sa tým oslabil a rozdrobil. Vysoká budova by tu pôsobila nepríjemne a aj ako bariéra pre živočíchy, bránila by slnečnému svetlu. Pohostinstvá a predajne by tu pôsobili rušivo. Takisto sa nehodí, aby tu bol hlavný vchod do nejakej budovy.

Citované ustanovenia z územného plánu týkajúce sa parku očividne vylučujú stavebné zámery, ako je navrhovaný.

Hluk, umelé osvetlenie a dopravný ruch by vytvárali nezdravé životné podmienky pre obyvateľov blízkych obytných domov. Navrhované výmeny okien by veľmi nepomohli.

Údajné lákadlá a zvýšené pohodlie v podobe obchodnej pasáže s promenádou, záhrady na streche, bazéna na poschodí, krytých prechodov medzi budovami, pobytovej terasy s výhľadom na Trenčiansky hrad, zachovaného priehľadu na Trenčiansky hrad, sú v skutočnosti odpudzujúcimi gýčmi, drahými zbytočnosťami a zmrzačením doterajšieho plne vyhovujúceho stavu.

Terajšie vnútorné aj vonkajšie priestory autobusovej aj železničnej stanice sú príjemné, spestrené zeleňou a peknými výhľadmi na stromy, park, hrad, okolité vrchy, pekné domy. Čakanie na autobusy na čerstvom povetrí je nepomerne radostnejšie a povznášajúcejšie ako nútený tiesnivý pobyt v nezdravom klimatizovanom vzduchu v „novom druhu terminálu podobného letiskovému s komfortom uzavretého priestoru“. Cudzojazyčné nápisy a názvy ako „hub“ či „terminál“ tu takisto nemajú čo hľadať.

Neobstojí ani ničenie zelene mimo parku - tá tu má význam a osožnosť, poskytuje útočisko vtákom a iným živočíchom, osviežuje vzduch, skrášľuje okolie a spríjemňuje čakanie na dopravný prostriedok. Ani tu sa vyskytujúce, údajne bežné druhy živočíchov - vrabec domový, drozd čierny, trasochvost biely, pinka obyčajná, už také bežné nebývajú, a v posledných rokoch ubúdajú aj pre podobné surové stavebné zásahy, ako je navrhované a ktorých cieľom je zrejme zničiť všetko, čo možno mať rád.

V zámere ani v správe o hodnotení sa neuvádza, aký by bol úbytok rozlohy voľnej pôdy porastenej zeleňou.

Charakterizovanie územia ako zanedbaného a jeho časti ako nebezpečnej a život ohrozujúcej je prehnané. Nebezpečné by mohli byť rozľahlé a neprehľadné vnútorné priestory s dlhými a kľukatými únikovými cestami.

Ohrozenie vodného zdroja, ktorý je oveľa dôležitejší ako akékoľvek budovy, zrejme tiež nie je celkom nepravdepodobné.

Navrhovateľ by mal predmetný zámer vziať späť v celom rozsahu.

Vyjadrenie:

Ku konkrétnym pripomienkam zo stanoviska možno uviesť:

- *Náklady na realizáciu navrhovanej činnosti nie sú predmetom hodnotenia podľa zákona.*
- *Architektonické riešenie navrhujú odborníci z oblasti architektúry a kritika ich práce na základe troch obrázkov, ktoré sú v prílohe správy o hodnotení je neopodstatnená. Navyše prvý pohľad, ktorým v súčasnosti víta mesto Trenčín „rodáka a návštevníka“ po vystúpení z autobusu alebo z vlaku nie je zrovna dôstojný a uspokojujivý.*
- *Nároky na pracovné sily sú popísané v kapitole B.I.6. správy o hodnotení. V kapitole C.V. správy o hodnotení sa uvádza: "Vytvorenie v území cca 600 pracovných miest, z toho cca 300 nových"*
- *Parkovanie je všeobecným problémom takmer všetkých slovenských miest, a preto je potrebné ho riešiť.*
- *Neopodstatnená je i výhrada k spôsobu osvetľovania fasád objektov a to v predprojektovom štádiu, kedy táto otázka ešte nie je dostatočne riešená a bude sa riešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy podľa úplatných predpisov a noriem.*
- *Realizáciou navrhovanej činnosti sa nepredpokladá žiadne oslabenie a rozdrobenie prírodného prostredia parku ako celku. Problematika nelesnej drevinnej vegetácie je dostatočne hodnotená v správe o hodnotení v príslušnej kapitole C.III.7. Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy.*
- *Problematika imisnej a hlukovej záťaže územia sú spracované v rozptylovej a hlukovej štúdii, ktoré*

sú súčasťou správy o hodnotení a novej rozptylovej a hlukovej štúdie, ktoré vo vstupoch akceptujú nový stav dopravného riešenia požadovaný mestom Trenčín a zainteresovanou verejnosťou. Hluková štúdia obsahuje i návrh opatrení na ochranu vnútorných obytných priestorov pred imisiami hluku.

- Pre potreby posudzovania bol vypracovaný Hydrogeologický a hydrochemický posudok vplyvu stavby „TRS-12 Tranzitný terminál SAD Trenčín“ investora SIRS Development, a.s., Žilina na vodárenský zdroj Trenčín - Sihot’ (Matiová, Z., 2014), ktorý je v prílohovej časti správy o hodnotení.

Vyjadrenia navrhovateľa

SIRS – Development, a. s., Framborská 12, 010 01 Žilina (navrhovateľ), list z 30. 05. 2014
Objasnenie pripomienok vyplývajúcich z verejného prerokovania a zo stanovísk k správe o hodnotení

Dopravné riešenie

Problematika dopravného riešenia sa otvorila na verejnom prerokovaní, kedy zástupcovia mesta Trenčín sa vyjadrili nasledovne:

K stanovisku Ing. arch. Beďatša - útvar hlavného architekta a Mgr. Jána Forgáča - prednostu Spoločného stavebného úradu (pozri kapitola III/3 tohto záverečného stanoviska)

Vyjadrenie: V zámere i správe o hodnotení sa na základe požiadavky na elimináciu hlukovej záťaže voči súčasnému stavu riešilo dopravné obmedzenie prejazdu cez Kukučínovu ulicu.

Zámer navrhovanej činnosti prebehol procesom posudzovania a mesto ani iný subjekt voči uvedenému posudzovaniu dopravy na Kukučínovej ulici nemalo žiadne pripomienky, čo potvrdzuje i rozsah hodnotenia. Uvedené pripomienky boli vznesené až po spracovaní a odoslaní správy o hodnotení na pripomienkovanie.

Z vyššie uvedených dôvodov v správe o hodnotení nebola posudzovaná intenzita dopravy pri plnom sprejazdení dopravy Kukučínovou ulicou.

Navrhovateľ činnosti bude v procese prípravy navrhovanej činnosti postupovať v zmysle požiadavky mesta Trenčín na sprejazdenie komunikácie Kukučínova ulica.

Hlukové pomery

Na základe požiadavky zástupcov mesta Trenčín reagovala pani Ing. Bustinová z RÚVZ v Trenčíne (pozri kapitola III/3 tohto záverečného stanoviska)

V rámci verejného prerokovania odznali aj viaceré pripomienky zainteresovanej verejnosti k problematike hlukovej záťaže.

Vyjadrenie: Navrhovateľ činnosti zadal spracovanie hlukovej štúdie spoločnosti Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., na základe zadania a rozsahu vyplývajúceho z rozsahu hodnotenia.

Platí podobné ako je uvedené v rámci odpovede k dopravným pomerom: "V zámere i správe o hodnotení sa na základe požiadavky na elimináciu hlukovej záťaže voči súčasnému stavu riešilo dopravné obmedzenie prejazdu cez Kukučínovu ulicu."

Zámer navrhovanej činnosti prebehol procesom posudzovania a mesto ani iný subjekt voči uvedenému posudzovaniu dopravy na Kukučínovej ulici nemalo žiadne pripomienky, čo potvrdzuje i rozsah hodnotenia. Uvedené pripomienky boli vznesené až po spracovaní a odoslaní správy o hodnotení na pripomienkovanie.

Navrhovateľ na základe ústneho dohovoru s pani Ing. Bustinová (RÚVZ v Trenčíne) z hľadiska urýchlenia procesu zadal spracovanie novej hlukovej štúdie, ktorá zahŕňa i požiadavku na zmenu dopravnej situácie a tým i zmenu intenzity dopravy na Kukučínovej ulici a ďalšie doplňujúce vstupy vyplývajúce z pripomienok.

Spracovaná hluková štúdia bola v zmysle dohovoru predložená na RÚVZ v Trenčíne dňa 28. 05. 2014.

Znečistenie ovzdušia

V rámci verejného prerokovania odznali viaceré pripomienky zainteresovanej verejnosti k problematike znečistenia ovzdušia (pozri kapitola III/3 tohto záverečného stanoviska).

Vyjadrenie: Navrhovateľ zadal spracovanie rozptylovej štúdie pánovi doc. RNDr. Ferdinand Heseck, CSc. na základe zadania a rozsahu vyplývajúceho z rozsahu hodnotenia.

Platí podobne ako je uvedené v rámci odpovede k dopravným pomeroch: "V zámere i správe o hodnotení sa na základe požiadavky na elimináciu hlukovej záťaže voči súčasnému stavu riešilo dopravné obmedzenie prejazdu cez Kukučínovu ulicu.

Zámer navrhovanej činnosti prebehol procesom posudzovania a mesto ani iný subjekt voči uvedenému posudzovaniu dopravy na Kukučínovej ulici nemalo žiadne pripomienky, čo potvrdzuje i rozsah hodnotenia. Uvedené pripomienky boli vznesené až po spracovaní a odoslaní správy o hodnotení na pripomienkovanie.

Navrhovateľ na základe ústneho dohovoru s pani Ing. Bustinová (RÚVZ v Trenčíne) z hľadiska urýchlenia procesu zadal spracovanie novej rozptylovej štúdie, ktorá zahŕňa i požiadavku na zmenu dopravnej situácie a tým i zmenu intenzity dopravy na Kukučínovej ulici a ďalšie doplňujúce vstupy vyplývajúce z pripomienok.

Spracovaná rozptylová štúdia bola v zmysle dohovoru predložená na RÚVZ v Trenčíne dňa 22. 05. 2014.

Prekládka inžinierskych sietí

Na verejnom prerokovaní odznela pripomienka k problematike kanalizácie na Kukučínovej ulici - p. Rečičar, firma Respol a nasledujúca diskusia k uvedenej problematike (pozri kapitola III/3 tohto záverečného stanoviska)

Vyjadrenie: Uvedenú problematiku bude riešiť mesto Trenčín v spolupráci so správcom kanalizácie.

Súlady s ÚPN SÚ

Riešenie súladu navrhovanej činnosti s ÚPN SÚ mesta Trenčín je plne v kompetencii mesta Trenčín.

Konečná podoba, hmotnosť a usporiadanie hodnotených stavebných objektov vyplynuli na základe dlhodobej genézy navrhovanej činnosti pri spolupráci navrhovateľa činnosti a mesta Trenčín. Táto genéza je stručne uvedená v nasledujúcom texte:

3 - 4. Q 2011 prebiehala úvodná príprava zámeru - overovacie objemové štúdie využiteľnosti územia autobusovej stanice a bývalého areálu ČSAD pre požadované aktivity SAD Trenčín.

Február 2012 -začala príprava novej schémy na základe zmien majetko-právnych pomerov v území, znamenajúcich komplexnejšie a rozsiahlejšie riešenie zámeru. Analyzujú sa známe vstupné údaje a preverujú sa nové.

Marec 2012 -začala intenzívna komunikácia medzi generálnym projektantom investora a zástupcami mesta Trenčín, z Útvaru hlavného architekta a Útvaru stavebného, životného, dopravy a investícií. Na základe dostupných podkladov, ktoré v spolupráci s týmito mestskými útvarmi boli zabezpečené, bola spracovaná koncepcná schéma stavby a prvá schéma riešenia dopravy v území. Vzhľadom na závažnosť potreby zabezpečiť pre dané územie kapacitnú dopravnú obsluhu bolo potrebné zásadným spôsobom vstúpiť do organizácie dopravných tokov a dopravného pohybu všetkých jej zložiek - osobná doprava, nákladná doprava, hromadná doprava, cyklisti a peši. Keďže rozsah zmien ovplyvnil aj základnú dopravnú kostru mesta bolo potrebné daný návrh prekonzultovať so všetkými príslušnými dotknutými orgánmi. Tento proces trval takmer pol roka - ukončený bol v októbri 2012 „Štúdiou dopravného riešenia“, ktorá zhrnula a zapracovala vznesené pripomienky.

11. júl 2012 - pracovné stretnutie k zámeru za účasti všetkých kompetentných na Mestskom úrade v Trenčíne (primátor mesta, zástupcovia útvaru hlavného architekta, vedúci stavebného úradu, generálny projektant, investor) - boli definované pripomienky jednotlivých odborných zložiek mesta k predloženému návrhu a boli stanovené úlohy a požiadavky na preverenie a následné zapracovanie do pripravovaného projektu.

V júli 2012 bolo vzhľadom na pripravovaný rozsah stavby zadané spracovanie posúdenia vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. tzv. EIA. Po vstupnej analýze projektu z titulu environmentálnej politiky na uskutočňovanie trvalo udržateľného rozvoja, boli pomenované základné úlohy potrebné na zabezpečenie podkladov pre jej spracovanie. Keďže veľká časť pozemkov pripravených na budúcu realizáciu zámeru je na miestach, kde sa v minulosti nachádzali prevádzky s možným rizikom environmentálnej záťaže bolo zo strany spracovateľa a príslušných orgánov nariadené spracovať geologický prieskum životného prostredia pre overenie možného znečistenia zemín a podzemných vôd (tzv. environmentálnej záťaže) v záujmovej oblasti. Ten bol ukončený záverečnou správou vo februári 2013.

28. november 2012 - pracovné stretnutie k zámeru za účasti všetkých kompetentných na Mestskom úrade v Trenčíne (primátor mesta, zástupcovia útvaru hlavného architekta, vedúci stavebného úradu, generálny projektant, investor) - bola predložená upravená koncepcia riešenia zámeru rešpektujúca pripomienky vznesené na pracovných stretnutiach. Bola definitívne uzavretá základná hmotovo-vizuálna koncepcia samotného objektu, ako aj nová dopravná schéma potvrdená "Štúdiou dopravného riešenia".

14. február 2013 - architektonická koncepcia riešenia zámeru dopracovaná o detailnejšie výstupy opakovane potvrdená na pracovnom stretnutí u primátora mesta Trenčín.

15. marec 2013 - pracovné rokovanie na Mestskom úrade v Trenčíne, kde boli dohodnuté koordinačné postupy v rámci stavby modernizácie železničnej trate a tiež výstavby Autobusovej stanice.

21. marec 2013 - pracovné stretnutie k zámeru za účasti primátora mesta Trenčín, zástupcov útvaru hlavného architekta, vedúceho stavebného úradu, generálneho projektanta a investora, na ktorom bola prezentovaná upravená verzia časti objektu Terminálu, zohľadňujúca detailné funkčno-priestorové nároky pre danú funkčnú plochu v zmysle platného územného plánu. Jednalo sa o funkčnú plochu Parku gen. M. R. Štefánika. Tento vzájomne odsúhlasený variant sa stal základom pre ďalší postup prác a začal profilovať jednotlivé rámce predprojektovej prípravy, ako aj konkrétne stupne úvodných projektových dokumentácií.

V priebehu júla 2013 boli rozposlané žiadosti na vyjadrenie k dokumentácii pre územné konanie dotknutým orgánom na prvú časť projektu Terminál TRS_12 S0101 Príprava územia.

V auguste 2013 bol projekt Terminálu predstavený poslancom Mestského zastupiteľstva v Trenčíne.

Navrhovateľ pri zosúladzovaní navrhovanej činnosti s ÚPN SÚ mesta Trenčín doteraz postupoval a naďalej bude postupovať v spolupráci s mestom Trenčín, zosúladzovanie bude prebiehať i naďalej počas procesu povoľovacieho konania.

SIRS Development, a. s., Framborského 12, 010 01 Žilina (list z 4. 4. 2014)

Vyjadrenie navrhovateľa k stanovisku Jozefa Krivého k rozsahu hodnotenia

Dopracovať opatrenia na ochranu vnútorného prostredia chránených miestností v obytnom dome na ulici Železničná a Kukučínova. Špeciálne sa sústrediť na obytný dom na Železničnej ulici, nakoľko tento bude zatienený stavbou vo výške 14 m, ktorá je vzdialená od domu cca 13 m.

Vyjadrenie: Rodinné domy ani bytovka na Kukučínovej ulici i po dobudovaní Terminálu nie sú hlukom zaťažované nad prípustné hodnoty. Problematika hluku na Železničnej ulici vo vzťahu k obytnému domu Železničná ulica č. 4 je vysvetlená v odpovedi na poslednú otázku a spracovaná v zaslanej správe o hodnotení, ktorej súčasťou je i v zmysle stanoveného rozsahu hodnotenia aktualizovaná hluková štúdia. Opatrenia na elimináciu hlukovej záťaže voči obytnému domu na Železničnej ulici budú súčasťou stavebného a technického riešenia príslušných stavebných objektov Terminálu, upresnené budú v rámci povoľovacieho konania.

- Požadujeme taktiež vypracovať štúdie na prašnosť, exhaláty a zatienenie bytového domu.

Vyjadrenie: Rozptyľová štúdia bola i súčasťou zámeru. Zároveň súčasťou predloženej správy o hodnotení je v zmysle požiadavky rozsahu hodnotenia aktualizovaná rozptyľová štúdia (viď. Príloha č. 20: Rozptyľová štúdia pre stavbu TERMINÁL).

- Špeciálne sa sústrediť na obytný dom na Železničnej ulici, nakoľko tento bude zatienený stavbou vo výške 14 m, ktorá je vzdialená od domu cca 13 m.

Vyjadrenie: Proces posudzovania hodnotí i obytný dom na Železničnej ulici ako v zámere tak i v správe o hodnotení. Čo sa týka uvedených parametrov musíme upresniť v stanovisku nepresne uvedené údaje: uvedená stavba má projektovanú výšku 10,8 m (nie ako sa uvádza v stanovisku 14 m) a vzdialenosť od objektu je 18 m (nie ako sa uvádza v stanovisku 13 m). Obytný dom má polozapustený suterén t. z. že byty na 1. NP sú cca 1,5 m nad úrovňou terénu. Obytné miestnosti bytového domu orientované k novej stavbe sú dostatočne preslnené počas dňa v zmysle čl. 4.2.1. STN 73 4301 Budovy na bývanie (požadovaný čas preslnenia pre kritický deň 1. marec).

- Môj osobný názor je, že daný bytový dom je zámerne zamlčaný a vynechaný zo štúdie.

Vyjadrenie: Tento názor je chybný, vyplýva asi z toho, že pán Ing. J. Krivý si nepreštudoval dokonale zámer. Obytný dom sa uvádza a hodnotí v príslušných kapitolách. Ako príklad uvádzajú niektoré hodnotiace časti zámeru asi najcitlivejšie vnímaných hodnotiacich ukazovateľov.

5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona

MŽP SR určilo listom č. 3353/2014-3.4/mv zo dňa 02. 06. 2014 na vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona Ing. Vieru Huskovú zapísanú v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činnosti na životné prostredie podľa vyhlášky č. 52/1995 Z. z. o zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 134/1996-OPV.

Odborný posudok bol vypracovaný podľa § 36 ods. 6 zákona a obsahuje všetky náležitosti, ktoré sú v ňom ustanovené.

Po vyhodnotení údajov uvedených v správe o hodnotení, stanoviskách k správe o hodnotení, úplnosti zistenia kladných a záporných vplyvov navrhovanej činnosti, úplnosti vstupných informácií, návrhu technického riešenia, výsledku verejného prerokovania navrhovanej činnosti a návrhov opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti spracovateľka odborného posudku odporučila realizáciu navrhovanej činnosti.

Odborný posudok obsahuje návrh záverečného stanoviska, ktorý bol vypracovaný podľa prílohy č. 12 k zákonu na základe komplexných informácií z procesu posudzovania.

Odporúčania a závery z odborného posudku, boli použité ako podklad pri vypracovaní kapitoly VI/3 návrhu záverečného stanoviska.

IV. KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

Z predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie záujmového územia podľa súčasného poznania a možných riešení, správy o hodnotení, stanovísk k správe o hodnotení, výsledku rokovania o určení rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu, verejného prerokovania, odborného posudku, miestnej obhliadky a dopĺňujúcich konzultácií s navrhovateľom sú určujúce najmä tieto vplyvy navrhovanej činnosti (vrátane vplyvov priamych, nepriamych, synergických, kumulatívnych, pozitívnych i negatívnych):

Vplyvy na obyvateľstvo

Navrhovaná činnosť je umiestnená v meste Trenčín, jeho MČ 02 Pod Sokolice - urbanistický obvod 03 Priemyselný obvod Merina, čiastočne zasahuje i do MČ 01 Centrum urbanistický obvod 07 Historické jadro. Miestom realizácie navrhovanej činnosti je lokalita areálu súčasného SAD a jej priľahlé okolie.

Navrhovanou činnosťou sú v rámci záujmového územia dotknuté z hľadiska trvalo bývajúceho obyvateľstva 4 rodinné domy na ulici Kragujevackých hrdinov, bytový dom (bývalá ubytovňa ŽSR) na Železničnej ulici č. 460/4, bytový dom a 4 rodinné domy na Kukučínovej ulici.

K najväčším vplyvom na okolie počas výstavby navrhovanej činnosti patrí hluková záťaž a znečisťovanie ovzdušia. Zdrojom znečistenia budú predovšetkým stavebné zemné mechanizmy a nákladná doprava.

Najvýznamnejšími vplyvmi na obyvateľstvo budú vplyvy súvisiace s asanáciou existujúcich objektov, prípravou územia na výstavbu, s hĺbením stavebných jám pre podzemné garáže, zakladaním objektov a ich výstavbou.

Potenciálnym obťažujúcim vplyvom na lokálne dotknuté obyvateľstvo počas výstavby na ul. Kragujevackých hrdinov, a na Železničnej ulici bude doprava a pohyb stavebnej techniky. Ďalšie stavebné práce – vo vnútorných uzatvorených priestoroch jednotlivých stavebných objektov už nebudú významnou záťažou na bývajúce obyvateľstvo.

Vplyvy na obyvateľstvo počas výstavby budú dočasné, ktoré je možné zmierniť vhodnými technickými, časovými i organizačnými opatreniami.

Okrem pozitívnych vplyvov prináša realizácia navrhovanej činnosti i niektoré vplyvy negatívne. Z nich je najvýraznejší zvýšený dopravný ruch súvisiaci s prevádzkou navrhovanej činnosti, ktorý je spojený s tvorbou hluku a emisií. Potenciálnym zdrojom emisií a hluku môžu byť i jednotlivé objekty (napr. odvetrávanie podzemných garáží, kotolne, záložné dieselagregáty, ČS PHM, lakovňa, vzduchotechnika a pod.). Najviac dotknutými budú obyvatelia 4 rodinných domov na ulici Kragujevackých hrdinov, menej bytový dom na Železničnej ulici č. 4 a bytový dom a 4 rodinné domy na Kukučínovej ulici.

Pri posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti na obyvateľstvo, pohodu a kvalitu života je v prípade navrhovanej činnosti potrebné brať do úvahy tiež súčasné zaťaženie územia a to najmä emisiami, hlukom z mobilných a stacionárnych zdrojov, prašnosťou a pod.

V rámci procesu posudzovania bola vypracovaná hluková štúdia a rozptylová štúdia, ktoré tvorili prílohu k správe o hodnotení. V týchto štúdiách sa uvažovalo s odbočením dopravy z križovatky novej komunikácie s Kukučínovou ulicou len vľavo na ul. Kragujevackých hrdinov. Mesto Trenčín a časť verejnosti s takýmto riešením nesúhlasili, nakoľko by to spôsobilo neprimerané zahusťovanie dopravy na Železničnej ulici a ulici M. R. Štefánika, a preto požadovali možnosť odbočenia z tejto križovatky na Kukučínovej ulici i vpravo. Navrhovateľ s takouto zmenou dopravného riešenia súhlasil a zabezpečil vypracovanie novej hlukovej štúdie a rozptylovej štúdie so zohľadnením nového dopravného riešenia.

Z rozptylovej štúdie vyplynulo, že najvyššie hodnoty koncentrácie znečisťujúcich látok na fasáde najexponovanejšej budovy po uvedení navrhovanej činnosti do prevádzky budú značne nižšie ako sú príslušné limitné hodnoty. Pri najnepriaznivejších podmienkach budú pod úrovňou 15 % krátkodobej limitnej hodnoty i napriek tomu, že v porovnaní so súčasným stavom sa úroveň znečistenia ovzdušia na fasáde rodinných domov približne zdvojnásobí. Na základe uvedených skutočností možno konštatovať, že navrhovaná činnosť spĺňa požiadavky a podmienky, ktoré sú ustanovené právnymi predpismi v oblasti ochrany ovzdušia. Nové emisné zdroje, ktoré vznikajú realizáciou navrhovanej činnosti neovplyvnia podstatne imisnú situáciu v okolí v dlhodobom ani krátkodobom režime.

Podľa záverov hlukovej štúdie hluk z mobilných zdrojov projektu nepriaznivo ovplyvňuje akustickú situáciu v záujmovom území meracích bodov M1 až M3, pričom prekročenie prípustných hodnôt v súčasnosti (nulový stav) i po uvedení navrhovanej činnosti do prevádzky je na ulici Kragujevackých hrdinov (merací a výpočtový bod M1/V1) a to pre referenčný časový interval deň, večer i noc. Z toho dôvodu je nevyhnutné prijať navrhované opatrenia na zníženie negatívneho vplyvu, napr.:

- výmena okien orientovaných v smere komunikácie Kragujevackých hrdinov a to v troch obytných jednotkách pri súčasnom zabezpečení ostatných vlastností chránených miestností, napríklad vetranie, vykurovanie, osvetlenie;
- oprava povrchov vozoviek (odstránenie výtlkov, nový koberec atď.);
- použitie povrchov vozoviek s lepšími akustickými vlastnosťami;
- aplikovanie stromovej výsadby.

Čo sa týka hlukovej záťaže na Železničnej ulici (bytový dom Železničná ul. č. 460/4) na základe výsledkov posúdenia možno konštatovať, že hluková záťaž z dopravy na Železničnej ulici po dobudovaní navrhovanej činnosti sa jednoznačne zníži. Autobusy po výjazde zo Železničnej ulice budú vchádzať do uzatvoreného priestoru autobusovej stanice - Terminálu SAD (SO 102), kde po odbavení uzatvoreným priestorom vychádzajú na novú komunikáciu tesne pred odbočením na Kukučínovu ulicu. K zvýšeniu hlukovej záťaže oproti súčasnému stavu dochádza na Kukučínovej ulici a to vzhľadom k požiadavke mesta Trenčín a zainteresovanej verejnosti na presmerovanie dopravy i na úsek Kukučínova ulica - smer Štefánikova ulica. V prípade preukázania prekročenia prípustných hodnôt po uvedení navrhovanej činnosti do prevádzky, bude nutné vykonať protihlukové opatrenia tak, aby boli dodržané najvyššie prípustné hygienické limity v chránených vnútorných priestoroch.

Pre dodržanie prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí obytných objektov na ul. Kragujevackých hrdinov a ul. Kukučínova podľa platnej legislatívy je nutné dodržať hladiny akustických výkonov - LwA jednotlivých stacionárnych zdrojov na úrovni $LwA < 85 \text{ dB}$.

Navrhovaná činnosť nie je producentom ďalších nových významných kontaminantov ani faktorov, ktoré by mohli mať oproti súčasnému stavu významný nepriaznivý vplyv na zdravotný stav obyvateľstva. Závažný negatívny vplyv navrhovanej činnosti na zdravie obyvateľstva sa nepredpokladá.

Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na obyvateľstvo možno hodnotiť v porovnaní so súčasným stavom a po realizácii navrhovaných opatrení ako málo významné, lokálneho charakteru. Dodržané budú limity stanovené v príslušných všeobecne záväzných právnych predpisoch.

Realizáciou navrhovanej činnosti sa dosiahne skvalitnenie služieb obyvateľom mesta Trenčín a jeho návštevníkom, čo možno hodnotiť i z hľadiska ďalších súvisiacich environmentálnych, sociálnych a ekonomických dôsledkov (napr. vytvorenie nových pracovných príležitostí) pozitívne.

Vplyvy na geomorfologické pomery

Navrhovaná činnosť bude umiestnená na území s rovinatou konfiguráciou terénu bez významných geomorfologických útvarov. Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k remodelácii terénu. Nepredpokladá sa aktivácia geodynamických javov, ktoré by ovplyvnili geomorfologické pomery záujmového územia.

Vzhľadom na predpokladaný rozsah terénnych prác a lokalizáciu navrhovanej činnosti sa jej vplyvy na geomorfologické pomery územia nepredpokladajú.

Vplyvy na horninové prostredie

Horninové prostredie bude navrhovanou činnosťou ovplyvnené najmä počas výstavby, pri zemných prácach súvisiacich so zakladaním stavieb.

Pre potreby posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti bol v predprojektovej príprave realizovaný orientačný inžinierskogeologický prieskum. Horninové prostredie v lokalite je hodnotené ako geologicky pomerne jednoduché.

Pre ďalší stupeň projektovej dokumentácie je potrebné vykonať podrobný hydrogeologický a inžinierskogeologický prieskum s dôrazom najmä na požiadavky statika. Výskyt možných zosuvov pri realizácii podzemných častí objektov má charakter rizika. Pri realizácii potrebných statických zabezpečení stavebnej jamy je málo pravdepodobný. Statické opatrenia na zamedzenie zosuvov počas výstavby budú navrhnuté na základe podrobného hydrogeologického prieskumu v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

Nepriame vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie predstavuje možné znečistenie počas hĺbenia stavebnej jamy a zakladania objektov v prípade havárie, čo je málo pravdepodobné. Ide o vplyvy krátkodobé, obmedzené na obdobie zakladania objektov. Je možné ich minimalizovať až vylúčiť dodržiavaním technických a bezpečnostných opatrení na zabránenie únikov znečisťujúcich látok do horninového prostredia.

Zeminu z výkopov bude potrebné deponovať na vopred určené miesto a následne ju využiť pri terénnych úpravách na iných stavbách, alebo zneškodniť na riadenej skládke odpadov.

Počas prevádzky sa vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie nepredpokladajú. Stavba bude stavebne, konštrukčne, technologicky a funkčne navrhnutá tak, aby v maximálnej možnej a známej miere eliminovala možnosť kontaminácie horninového prostredia. Prijaté stavebné, konštrukčné a prevádzkové opatrenia minimalizujú možnosť kontaminácie horninového prostredia v etape výstavby aj v etape prevádzky.

V riešenom území sa nenachádza žiadne ložisko nerastných surovín, nie je tu evidované žiadne výhradné ložisko nerastov ani ložisko nevyhradených nerastov, ktoré by boli v strete záujmov s navrhovanou činnosťou.

V záujmovom území nie je dokumentovaný výskyt geodynamických javov. Aktivácia geodynamických javov sa z dôvodu realizácie navrhovanej činnosti nepredpokladá.

Vplyvy na horninové prostredie pri zakladaní objektov možno charakterizovať ako trvalé, nezvratné a dlhodobé. Predpokladané vplyvy sú lokálneho významu. Ovplyvnenie horninového prostredia v širšom území sa nepredpokladá.

Realizácia navrhovanej činnosti závažne neovplyvní existujúci stav horninového prostredia.

Vplyvy na pôdu

Navrhovaná činnosť bude umiestnená na pozemkoch, ktoré sú v katastri nehnuteľnosti evidované ako zastavané plochy a nádvorcia a ostatné plochy. Realizácia navrhovanej činnosti si nevyžiada trvalý ani dočasný záber poľnohospodárskej pôdy ani lesných pozemkov. Navrhovaná činnosť vzhľadom na jej charakter nebude mať vplyv na kvalitu poľnohospodárskej pôdy ani lesných pozemkov, ktoré sa nachádzajú v širšom okolí.

V súčasnosti sa na záujmovom území nachádzajú prevažne spevnené plochy, komunikácie a objekty určené na asanáciu a plochy neudržiavanej zelene. Počas výstavby budú zvyšky pôdneho krytu odstránené a po ukončení výstavby budú použité pri terénnych a sadovníckych úpravách.

Výstavba ani prevádzka navrhovanej činnosti vzhľadom na jej lokalizáciu, charakter a súčasný stav dotknutého územia nebude mať na pôdu významný vplyv.

Vplyvy na klimatické pomery

Výstavba ani prevádzka navrhovanej činnosti vzhľadom na jej charakter a rozsah nebude mať významný vplyv na klimatické pomery dotknutého územia.

Vplyvy na ovzdušie

Realizáciou navrhovanej činnosti vzniknú v dotknutom území stredné stacionárne zdroje (vykurovanie, ČS PHM) a malé stacionárne zdroje (dieselagregáty, lakovňa) znečisťovania ovzdušia. Veľký stacionárny zdroj znečisťovania ovzdušia v rámci realizácie navrhovanej činnosti nevznikne.

Mobilnými zdrojmi znečisťovania ovzdušia bude doprava na príjazdových komunikáciách a stacionárna doprava.

Pre potreby posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti bola po verejnom prerokovaní vypracovaná aktualizovaná „Rozptylová štúdia pre stavbu: TERMINÁL, Trenčín“ (RNDr. Ferdinand Heseck, CSc., 21. máj 2014).

Počas výstavby dôjde k časovo obmedzenému zvýšeniu obsahu polietavého prachu vplyvom sekundárnej prašnosti z asanácie existujúcich objektov a následne z realizovanej výstavby v kontaktnom okolí realizácie stavebných prác, v priestore odvozu materiálu z úpravy a prípravy terénu pod jednotlivé stavebné objekty a dovozu stavebného materiálu do priestoru staveniska. Zvýšením pohybu stavebnej techniky dôjde k nárastu objemu výfukových splodín v priestore výstavby a v okolí trasy prístupovej cesty. Sú to vplyvy dočasné a je ich možné zmierniť vhodnými technickými a organizačnými opatreniami.

Potenciálnymi zdrojmi znečisťovania ovzdušia počas prevádzky budú:

- vykurovanie (stredný zdroj znečisťovania ovzdušia),
- dieselagregáty (malý zdroj znečisťovania ovzdušia),
- statická doprava,
- lakovňa (malý zdroj znečisťovania ovzdušia),
- čerpacia stanica pohonných hmôt (stredný zdroj znečisťovania ovzdušia),
- zvýšená intenzita dopravy na príjazdových komunikáciách k objektu.

Podľa záverov aktualizovanej rozptylovej štúdie možno konštatovať, že najvyššie hodnoty znečisťujúcich látok na fasáde najexponovanejšej obytnej budovy po uvedení objektu do prevádzky budú značne nižšie ako sú príslušné limitné hodnoty. Najvyššie koncentrácie znečisťujúcich látok sa budú po uvedení Terminálu do prevádzky pohybovať pri najnepriaznivejších podmienkach pod úrovňou 15 % krátkodobej limitnej hodnoty, v mieste chránených stromov pri najnepriaznivejších podmienkach pod úrovňou 20 % krátkodobej limitnej hodnoty i napriek tomu, že v porovnaní so súčasným stavom sa úroveň znečistenia ovzdušia na fasáde rodinných domov približne zdvojnásobí. Na základe uvedených skutočností možno konštatovať, že navrhovaná činnosť spĺňa požiadavky a podmienky, ktoré sú ustanovené právnymi predpismi v oblasti ochrany ovzdušia. Nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia, ktoré vznikajú realizáciou navrhovanej činnosti neovplyvnia podstatne imisnú situáciu v jej okolí v dlhodobom ani krátkodobom režime.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody

Záujmové územie sa nachádza v ochrannom pásme II. stupňa vodárenského zdroja Trenčín - Sihoť, a preto je potrebné dodržiavať podmienky ochrany vodného zdroja stanovené v hydrogeologickom a hydrochemickom posudku, ktorý bol vypracovaný v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie - Hydrogeologický a hydrochemický posudok vplyvu stavby „TRS-12 Tranzitný terminál SAD Trenčín“ na vodárenský zdroj Trenčín – Sihoť (Matiová, Z., 2014). Vzdialenosť vodárenského zdroja od záujmového územia je cca 450 m. Na základe hydrogeologického a hydrogeochemického posúdenia vplyvu navrhovanej činnosti na vodárenský zdroj možno konštatovať, že výstavbou nedôjde k negatívnemu kvantitatívnemu, ani kvalitatívnemu ovplyvneniu, či deštrukcii podzemnej vody využívaného vodárenského zdroja. Navrhovanou činnosťou sa nepredpokladá ani obmedzovanie, resp. iné ovplyvňovanie obnovovania zásob podzemných vôd vo využívanom kolektore.

Časť stavebných objektov (SO 103, SO 104) sa bude zakladať pod hladinou podzemnej vody, čo sa môže prejavovať určitými vplyvmi na hydrologické a hydrogeologické pomery územia, môže byť ovplyvnený režim podzemných vôd. Jedná sa o vplyvy priame, krátkodobé, ktoré po ukončení zakladania stavby zaniknú a pôvodný hydrologický režim sa stabilizuje. Nepriamym vplyvom počas zakladania stavby môže byť kontaminácia podzemných vôd v prípade havárií techniky resp. zlého technického stavu vozidiel. Jedná sa o vplyv málo pravdepodobný, krátkodobý počas zakladania objektu a dá sa minimalizovať vlastnou technológiou zakladania stavby a dodržiavaním navrhovaných opatrení.

Vlastná výstavba pri dodržaní technologických postupov a stanovených podmienok počas výstavby a kontrole technického stavu stavebných mechanizmov pri dodržiavaní navrhovaných opatrení v súčinnosti s environmentálnym dozorom nepredstavuje žiadne významné nebezpečenstvo ohrozujúce kvalitu podzemných vôd riešeného územia.

Aj napriek tomu bude vypracovaný a schválený havarijný plán zariadenia podľa prílohy k vyhláške MŽP SR č.100/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd. Zariadenie bude vybavené pomôckami a prostriedkami pre prípad havarijného úniku nebezpečných látok.

Ovplyvnenie povrchových vôd počas výstavby navrhovanej činnosti sa nepredpokladá.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti sa budú produkovať tieto odpadové vody:

- splaškové odpadové vody,
- vody z povrchového odtoku čisté (dažďové vody zo striech a spevnených plôch),
- vody z povrchového odtoku znečistené (dažďové odpadové vody zo spevnených plôch a parkovísk SO 102),
- priemyselné odpadové vody.

Objekty navrhovanej činnosti budú pripojené na verejnú kanalizáciu.

Splaškové odpadové vody a čisté vody z povrchového odtoku sa budú odvádzať prostredníctvom splaškovej kanalizácie a dažďovej kanalizácie – čisté vody do verejnej kanalizácie. Na predčistenie odpadových vôd z reštaurácií bude použitý lapač tukov.

Vody z povrchového odtoku (znečistené) zo spevnených plôch a parkovísk budú odvádzané areálovou dažďovou kanalizáciou do odlučovača ropných látok. Vyčistená voda bude zaústená do revíznej šachty RŠ, kde sa spojí so splaškovou kanalizáciou a ďalej bude odvádzaná do verejnej kanalizácie prostredníctvom kanalizačnej prípojky.

Všetky spevnené plochy ČS PHM - budú odvodnené cez odlučovač ropných látok, v priestore stáčacieho miesta pohonných hmôt je naprojektovaná plocha so záchytnou nádržou vyspádovanou a zaústenou do havarijnej nádrže predpísaného objemu.

Priemyselné odpadové vody z umývacej linky autobusov sú čistené v technologickej zostave MFA 10, kde prebieha technológia čistenia (sedimentácia, filtrácia) a recirkulácie vody.

Kvalita povrchovej a ani podzemnej vody nebude navrhovanou činnosťou negatívne ovplyvňovaná, nakoľko objekty budú projektované a realizované tak, aby nedochádzalo k znečisteniu povrchových ani podzemných vôd.

Významný negatívny vplyv navrhovanej činnosti na povrchové a podzemné vody sa nepredpokladá.

Vplyvy na faunu a flóru a ich biotopy

Vegetačný kryt záujmového územia je silne antropicky pozmenený. Jeho existencia je dlhodobo podmienená sídelnými štruktúrami mesta Trenčín a ich dlhodobým využívaním (sídelná štruktúra, dopravné, priemyselné a polyfunkčné plochy, parková zeleň).

Navrhovaná činnosť sa dotýka týchto priestorov:

Priestor Autobusová stanica SAD a priestor pred železničnou stanicou

Priestor Autobusovej stanice SAD je z hľadiska rastlinných spoločenstiev bezvýznamný. Na pozemku sa nenachádzajú žiadne ochranné ale ani fytoecologicky významné druhy rastlín ani živočíchov.

V súvislosti s realizáciou navrhovanej činnosti je potrebné realizovať výrub drevín, pri ktorom je potrebné postupovať podľa platných všeobecne záväzných právnych predpisov - zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o ochrane prírody a krajiny.

V roku 2012 bol na dotknutom území vykonaný dendrologický prieskum (Kodajová, I, 2012). Pred realizáciou navrhovanej činnosti sa predpokladá výrub cca 40 ks stromov a odstránenie cca 502 m² kríkov. V rámci navrhovanej činnosti sa uvažuje s výrubom týchto drevín (Kodajová, I., 2012):

Zeleň pri parkovisku s vjazdom z ulice Kragujevackých hrdinov

- čerešňa pílkatá (*Cerasus serrulata* 'Kanzan') - 3 kusy
- pagaštan konský (*Aesculus hippocastaneum*) - 4 kusy
- pajazmín vencový (*Philadelphus coronarius*) - 3 m² + 3 m²
- orgován obyčajný (*Syringa vulgaris*) - 19 m²

Dve plochy zelene pred železničnou stanicou

- tuja západná (*Thuja occidentalis*) - 4 kusy
- tuja (*Thuja* sp.) - 6 kusy
- tuja riasnatá (*Thuja plicata*) - 1 kus
- smrek pichľavý (*Picea pungens* 'Glauca') - 1 kus
- krušpán vždyzelený (*Buxus sempervirens*) - 7 m² + 10 m² + 10 m² + 7 m² + 10 m² + 7 m² + 10 m² + 10 m² + 10 m² + 10 m²
- tis obyčajný (*Taxus baccata*) - 28 m² + 28 m² + 28 m² + 28 m² + 28 m² + 28 m²

Plocha medzi ul. Kragujevackých hrdinov a Parkom gen. M. R. Štefánika

Táto plocha je zatrávnená, nenachádza sa tu žiadna drevinná vegetácia. Vlastný hodnotený priestor je z hľadiska rastlinných ale i živočíšnych spoločenstiev bezvýznamný, na hodnotenom pozemku sa nenachádzajú žiadne ochranné ani fytoecologicky významné druhy rastlín ani živočíchov.

Zeleň okrajovej časti Parku gen. M. R. Štefánika

| Ukazovateľ | Výmera v m ² | % z celkovej výmery |
|--|-------------------------|---------------------|
| Celková plocha parku | 45 880 | 100 |
| Zásah do parku pavilónmi | 1 980 | 4,32 |
| Iné stavby v parku (pôvodná ŽS, reštaurácia Markus a Rotunda) | 1 100 | 2,4 |
| Celková zastavaná plocha v parku | 3 080 | 6,71 |

Celková predpokladaná zastavaná plocha záberu parku bude 3 080 m², čo je 6,71 % z 10 % stanovených v ÚPN mesta Trenčín. Výmera bude upresnená v procese povoľovania navrhovanej činnosti. Na priestore parku, ktorý bude dotknutý realizáciou navrhovanej činnosti sa nenachádzajú žiadne ochranné ani fytoecologicky významné spoločenstvá rastlín ani živočíchov.

V rámci navrhovanej činnosti sa počíta s výrubom drevín v rozsahu podľa inventarizácie drevinnej zelene (Kodajová, I., 2012):

- lipa malolistá (*Tilia cordata*) – 6 kusov
- javor mliečny (*Acer platanoides*) – 6 kusov
- javor horský (*Acer pseudoplatanus*) – 1 kus
- jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*) – 3 kusy
- imelovník biely (*Symphoricarpos albus*) – 35 m² + 23 m² +
- pajazmín vencový (*Philadelphus coronarius*) – 28 m²
- zlatovka prostredná (*Forsythia x intermedia*) – 3 m²
- tavolník van Houtteho (*Spiraea x vanhouttei*) - 6 m² + 16 m² + 17 m² + 8 m² + 3 m² + 5 m² + 16 m² + 40 m²
- hloh jednozemenný (*Crataegus monogyna*) – 1 kus
- slivka čerešňoplodá (*Prunus cerasifera* 'Nigra') – 1 kus
- čerešňa vtáčia (*Cerasus avium*) – 1 kus
- javor poľný (*Acer campestre*) – 13 kusov
- zlatovka prostredná (*Forsythia x intermedia*) – 1,5 m²
- topol biely (*Populus alba*) – 7 kusov
- jedľa biela (*Abies alba*) – 1 kus
- tis obyčajný (*Taxus baccata*) - 14 m²
- dráč Júliin (*Berberis julianae*) - 3 m²

Priestor bývalého zázemia SAD (dielne a vonkajšie priestory SAD)

Jedná sa o spevnené plochy s pozostatkami bývalých objektov SAD (dielne a pod.), priestor je v súčasnosti zdevastovaný. Miestami tu vystupujú menšie plochy ruderalnej vegetácie, drevinná vegetácia sa v hodnotenom priestore nenachádza. Hodnotený priestor je z hľadiska rastlinných spoločenstiev bezvýznamný, na hodnotenom pozemku sa nenachádzajú žiadne ochranné ani fytoecologicky významné druhy ani spoločenstvá rastlín, nie sú tu pobytovo viazané ani významnejšie druhy živočíchov.

Zoznam druhov a počtov drevín určených na výrub bude upresnený po zameraní jednotlivých stavebných objektov a bude súčasťou žiadosti na výrub drevín.

Realizáciou navrhovanej činnosti sa nepredpokladá významné poškodenie, ovplyvnenie alebo zničenie hodnotnejších a ekologicky stabilnejších fytoecén, zoocen a významných

biotopov. Nepredpokladajú sa žiadne významné negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na genofond a biodiverzitu okolitého územia. Počas výstavby ani prevádzky nebudú ohrozené chránené, vzácne a ohrozené druhy fauny a flóry ani ich biotopy, ani migračné koridory živočíchov. Vlastná prevádzka navrhovanej činnosti nebude mať škodlivý vplyv na zdravotný stav rastlinných ani živočíšnych spoločenstiev dotknutého územia ani jeho širšieho okolia.

V dotknutom území neboli identifikované žiadne chránené druhy rastlín, živočíchov ani ich biotopy, ktoré by mohli byť ohrozené realizáciou navrhovanej činnosti.

Záujmové územie z hľadiska živočíchov predstavuje biotop antropogénnej krajiny typu sídelných štruktúr mesta, živočíšne spoločenstvá v lokalite sú chudobné počtom druhov i počtom jedincov, sú to prevažne typické druhy viazané na mestské osídlenie. Jedná sa o synantropné a kozmopolitné druhy biotopov ľudských sídiel, príležitostne sa tu vyskytujú migranti z okolitých biotopov. Za potravou tu zalietavajú zástupcovia avifauny, najmä spevavcov (*Passeriformes*). V dotknutom území a jeho blízkom okolí boli zaznamenané iba bežné druhy fauny – napr. vrabec domový (*Passer domesticus*), drozd čierny (*Turdus merula*), trasochvost biely (*Phoenicurus ochruros*), pinka obyčajná (*Fringilla coelebs*) a straka čiernozobá (*Pica pica*), z cicavcov najmä myš domová (*Mus musculus*) a potkan obyčajný (*Rattus norvegicus*).

Zvýšená diverzita je v priľahlej lokalite Parku gen. M. R. Štefánika, kde je zvýšený výskyt zástupcov avifauny a to najmä spevavcov.

Vplyvy navrhovanej činnosti na živočíšstvo sú v priamej súvislosti s odstránením drevín. Jedná sa najmä o negatívne vplyvy na vtáky, ktorým sa čiastočne obmedzia oddychové a hniezdne možnosti.

Po ukončení výstavby bude odstránená plocha zelene vrátane drevín nahradená v rámci sadových úprav. Orgán ochrany prírody v rozhodnutí, ktorým povolí výrub drevín určí náhradnú výsadbu, alebo finančnú náhradu za dreviny, ktorých výrub povolí.

Vplyvy výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na faunu, flóru a ich biotopy vzhľadom na jej lokalizáciu a rozsah možno hodnotiť ako lokálne, málo významné.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Chránené územia podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny

Na záujmovom území platí I. stupeň územnej ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny. Územie nie je v kontakte ani v dosahu žiadneho chráneného územia ani ochranného pásma.

Realizáciou navrhovanej činnosti nie sú priamo dotknuté žiadne chránené stromy vyhlásené podľa § 49 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.

Na Ulici M. R. Štefánika pred budovou Slovlik sa nachádzajú tri chránené stromy Trenčianske ginká (ginko dvojlaločné), vyhlásené podľa § 49 ods. 1) zákona č. 543/2002 Z. z. V rámci rozptylovej štúdie bol zhodnotený predpokladaný vplyv navrhovanej činnosti na tieto chránené stromy. Negatívny vplyv navrhovanej činnosti na chránené stromy nebol identifikovaný.

Na základe uvedených skutočností sa negatívny vplyv navrhovanej činnosti na územia chránené podľa zákona č. 543/2002 Z. z. a ich ochranné pásma nepredpokladá.

Chránené územia podľa zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách

Navrhovaná činnosť sa nenachádza ani nie je v kontakte so žiadnou chránenou vodohospodárskou oblasťou.

Záujmové územie sa nachádza v ochrannom pásme II. stupňa - vonkajšie vodárenského zdroja Trenčín - Sihot', vzdialenosť vodárenského zdroja od záujmového územia je severným smerom cca 450 m.

Pre potreby posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti bol spracovaný hydrogeologický a hydrochemický posudok vplyvu navrhovanej činnosti na uvedený vodárenský zdroj (HGM-

Žilina, 2014), z ktorého vyplýva, že navrhovaná činnosť nebude žiadnym spôsobom obmedzovať, resp. inak ovplyvňovať obnovovanie zásob podzemných vôd vo využívanom kolektore. Vzhľadom na polohu navrhovanej činnosti vo vonkajšom PHO II. stupňa Vodného zdroja Trenčín – Sihot' je pri projektovaní stavby i jej následnej prevádzke potrebné rešpektovať zásady ochrany vôd podľa platnej legislatívy a podmienok stanovených pre toto ochranné pásmo a podmienok uvedených v hydrogeologickom a hydrochemickom posudku. Vplyvy navrhovanej činnosti na chránené vodohospodárske územia sa nepredpokladajú. Vplyvy navrhovanej činnosti na územia chránené podľa osobitných predpisov sa nepredpokladajú.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Lokalita navrhovanej činnosti je umiestnená v zastavanom území mesta Trenčín. Nachádza mimo akýchkoľvek prvkov územného systému ekologickej stability (ďalej len „ÚSES“). Na dotknutej lokalite ani v jej bezprostrednom okolí sa nenachádzajú žiadne prvky ÚSES, ktoré by mohli byť negatívne ovplyvnené realizáciou navrhovanej činnosti. Navrhovaná činnosť svojimi aktivitami nezasahuje ani neovplyvní prvky ÚSES nadregionálnej, regionálnej ani lokálnej úrovne vymedzené jednotlivými územne platnými dokumentáciami ÚSES. Stupeň ekologickej stability krajiny v dotknutom území nebude narušený. Vplyvy navrhovanej činnosti na prvky ÚSES sa nepredpokladajú.

Vplyvy na krajinu

Lokalita navrhovanej činnosti sa nachádza v zastavanom území mesta Trenčín. Výstavbou navrhovanej činnosti nedochádza, okrem čiastočného zásahu do okrajovej časti Parku gen. M. R. Štefánika, k žiadnemu významnému narušeniu štruktúry krajiny. Navrhovaná činnosť zasahuje do okrajovej časti parku pavilónmi občerstvenia.

Navrhovaná činnosť organicky nadväzuje na existujúcu mestskú zástavbu, krajinná scenéria je reprezentovaná urbánnou krajinou typu vnútromestských štruktúr. Stabilita krajiny je v súčasnosti silno antropicky pozmenená, stupeň ekologickej stability krajiny vlastnej hodnotenej lokality je nízky.

Vizuálne zmeny nastanú v pohľadoch na dotknuté územie. Z pohľadu širšieho územia nebude mať navrhovaná činnosť zásadný negatívny vplyv na vnímanie krajiny. Negatívny, dočasný vplyv na vizuálne vnímanie krajiny sa očakáva počas výstavby.

Z dôvodu realizácie navrhovanej činnosti nedôjde k významnému narušeniu scenérie krajiny ani k zmene krajinného obrazu.

Vplyvy navrhovanej činnosti na krajinu možno hodnotiť ako významné, lokálne a dlhodobé, po uvedení do prevádzky ako pozitívne.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Realizáciou navrhovanej činnosti sa zmení urbanistická štruktúra a intenzita využívania zeme v dotknutom území. Zabezpečí sa komplexná revitalizácia zdevastovaného územia (areál bývalej SAD, nástupišť SAD a okolia medzi kasárňami a železnicou). Plochy bývalého areálu SAD a priestor pred železničnou stanicou sa zmenia realizáciou nových objektov Terminálu. Jeho súčasťou bude nová autobusová stanica, administratívna časť, zázemie SAD, parkoviská a priestory s doplnkovými službami pre cestujúcich a obyvateľov mesta. Dotknuté územie sa stane modernou organickou súčasťou štruktúr mesta Trenčín.

Vzhľadom na predpokladanú zmenu a rozsah využitia územia je pred vlastnou výstavbou potrebné zrekonštruovať a čiastočne prebudovať technickú infraštruktúru dotknutého územia. Nová dopravná schéma zabezpečí a zoptimalizuje obsluhu tejto časti mesta, zrekonštruované a nové siete infraštruktúry zabezpečia optimálne fungovanie aktivít v území.

Realizácia navrhovanej činnosti sa dotkne okrajovej časti Parku gen. M. R. Štefánika, zásah do parku bude predstavovať 1 980 m², čo predstavuje 4,32 % jeho rozlohy. Po realizácii

navrhovanej činnosti bude celková zastavaná plocha parku i so súčasnou zástavbou 3 080 m², čo je 6,71 % z 10 % stanovených v ÚPN mesta Trenčín.

Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k záberom poľnohospodárskej pôdy ani lesných pozemkov. Pozemky, na ktorých sa má navrhovaná činnosť realizovať sú evidované v katastri nehnuteľnosti ako zastavané plochy a nádvoría a ostatné plochy. Realizácia navrhovanej činnosti neovplyvní poľnohospodársku výrobu ani lesné hospodárstvo.

Navrhovaná činnosť bude umiestnená mimo priemyselných plôch a areálov, nie je s nimi v priamom kontakte, a preto sa jej negatívne vplyvy na priemyselnú výrobu dotknutého ani širšieho územia nepredpokladajú.

Hlavné dopravné pripojenie záujmového územia bude priamo z cesty I/61 – Ulica M. R. Štefánika. Dopravnú obsluhu územia zabezpečujú tri miestne komunikácie: ulica Kragujevackých hrdinov, Železničná ulica a Kukučínova ulica.

Realizácia navrhovanej činnosti v spojení so súčasným využívaním územia a jeho dopravného pripojenia vyvolali požiadavku na zmenu dopravného systému v území, zjednodušenie dopravných tokov, zlepšenie dostupnosti územia. Táto problematika je riešená v rámci SO 101 Príprava územia: SO 101.8 Prekládka cesty - Železničná ulica, SO 101.9 Rekonštrukcie komunikácií, SO 101.10 Prekládka zastávky MHD pri OC MAX, SO 101.11. Cestná svetelná signalizácia. SO 101 komplexne rieši celé dotknuté územie z titulu dopravy a technickej infraštruktúry. Nová dopravná schéma zabezpečí a optimalizuje plynulú obsluhu tejto časti mesta. Počas výstavby navrhovanej činnosti dôjde k dočasnému dopravnému obmedzeniu v dotknutom území.

Navrhovaná činnosť nadväzuje na územie mesta, v ktorom sa kumulujú priestory a objekty služieb obyvateľstvu.

V dotknutom území sa nenachádzajú okrem mestského parku žiadne plochy určené na rekreáciu ani záujmové objekty a priestory cestovného a turistického ruchu, ktoré by mohli byť negatívne ovplyvnené realizáciou navrhovanej činnosti. Nové objekty služieb v rámci navrhovanej činnosti skvalitnia podmienky cestovného ruchu v meste Trenčín.

Vplyvy navrhovanej činnosti na urbánny komplex a využívanie zeme možno hodnotiť ako málo významné, pozitívne, dlhodobé, lokálneho charakteru.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Historické jadro mesta Trenčín bolo 1. 9. 1987 vyhlásené spolu s národnou kultúrnou pamiatkou – Trenčiansky hrad s areálom, za mestskú pamiatkovú rezerváciu. Navrhovaná činnosť bude umiestnená mimo tejto pamiatkovej rezervácie.

V záujmovom území ani v jeho priamom kontakte sa nenachádzajú žiadne kultúrne ani historické pamiatky, ktoré by mohli byť ovplyvnené realizáciou navrhovanej činnosti. Vplyvy navrhovanej činnosti na kultúrne pamiatky, ktoré sa nachádzajú v širšom okolí sa nepredpokladajú. Realizácia navrhovanej činnosti nebude mať negatívny vplyv na kultúrne hodnoty ani na historické pamiatky mesta Trenčín.

Vplyvy navrhovanej činnosti na kultúrne a historické pamiatky sa nepredpokladajú.

Vplyvy na archeologické náleziská

V záujmovom území nie sú evidované ani neboli identifikované žiadne archeologické náleziská, a preto sa nepredpokladajú negatívne vplyvy navrhovanej činnosti tohto charakteru. Navrhovateľ v predstihu oslovil miestne príslušný Krajský pamiatkový úrad v Trenčíne za účelom realizácie záchranného archeologického výskumu ako súčasť procesu prípravy na realizáciu navrhovanej činnosti.

V prípade výskytu archeologických nálezov pri realizácii zemných a výkopových prác sa musí postupovať podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Na záujmovom území sa nenachádzajú paleontologické náleziská, ani významné geologické lokality.

V prípade zistenia chráneného nerastu a chránenej skameneliny počas zemných prác je potrebné postupovať podľa § 38 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.

Vplyvy navrhovanej činnosti na paleontologické náleziská a významné geologické lokality možno predbežne hodnotiť ako nulové.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Kultúrne hodnoty nehmotnej povahy predstavujú najmä miestne tradície, miestna kultúra, jazyk, umenie.

Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy v dotknutom území sa nepredpokladajú.

Predpokladané vplyvy presahujúce štátne hranice

Dotknuté územie, ani katastrálne územie Trenčín nesusedí priamo s hranicami žiadneho susedného štátu. Najbližšia hranica s Českou republikou je vo vzdialenosti viac ako 12 km (SZ) od lokality navrhovanej činnosti. V rámci navrhovanej činnosti sa neumiestňujú také činnosti, ktoré by svojim vplyvom mohli presiahnuť štátne hranice.

Vzhľadom na charakter, rozsah a umiestnenie navrhovanej činnosti sa nepredpokladá jej vplyv presahujúci štátne hranice Slovenskej republiky.

Posúdenie súladu navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou

Zosúladovanie navrhovanej činnosti s platnou ÚPN – Územný plán mesta Trenčín (2012) prebiehalo už v prípravnej fáze projektu na základe dlhodobých konzultácií navrhovateľa predmetnej činnosti a mesta Trenčín.

V auguste 2013 bol projekt Terminálu predstavený poslancom Mestského zastupiteľstva v Trenčíne. Investor pri príprave projektovej dokumentácie dlhodobo priebežne konzultoval zámer s Útvárom hlavného architekta Trenčín. Základné územno-technické riešenia navrhovanej činnosti vychádzajú z platnej ÚPN mesta Trenčín.

Mesto Trenčín v svojom stanovisku k zámeru „Terminál Trenčín“ podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (list č. KPrim- UHA/2014/19106/9589) v závere stanoviska uvádza: „Na základe týchto skutočností mesto Trenčín z hľadiska ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie vo väzbe na platný ÚPN, schválený uznesením MsZ č. 683 zo dňa 12. 12. 2012, nemá námietky voči zámeru „Terminál“. Podmienky vyplývajúce z tohto dokumentu budú predmetom stanovísk v procese povoľovania podľa zákona č. 50/76 Zb. v znení neskorších zákonov (stavebný zákon)“.

V procese posudzovania vplyvov podľa zákona č. 24/2006 Z. z. bolo upozornené na niektoré nezrovnalosti navrhovanej činnosti s ÚPN mesta Trenčín.

Mesto Trenčín vo svojom stanovisku k správe o hodnotení okrem iného uvádza, že vzhľadom na to, že zámer výstavby Terminálu zasahuje do 6 mestských blokov, pre zosúladenie zámeru s územným plánom je potrebné aktualizovať záväznú časť územného plánu a premietnuť samotný zámer aj potrebné zmeny v širších súvislostiach do zmeny územného plánu, ktorá spresní podmienky výstavby a zároveň zapracuje širšie súvislosti tak, aby po vybudovaní juhovýchodného obchvatu bolo možné v zmysle územného plánu zmeniť Ul. M. R. Štefánika na mestský bulvár.

Úplné zosúladenie navrhovanej činnosti s ÚPN mesta Trenčín sa bude riešiť formou zmien a doplnkov k ÚPN mesta Trenčín.

Komplexné posúdenie očakávaných vplyvov činnosti z hľadiska ich významnosti a ich porovnávanie s platnými právnymi predpismi

Celkové hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti predstavuje syntézu pomerného zastúpenia analyzovaných vplyvov činností na obyvateľstvo, živú a neživú prírodu, krajinu, chránené územia a hospodárske využívanie prostredia.

Pre danú lokalitu a charakter navrhovanej činnosti sa sledovali jednotlivé zložky životného prostredia, ktoré by mohli byť ovplyvnené charakterom činnosti, jej prevádzkou i jej sprievodnými vplyvmi.

Realizáciou navrhovanej činnosti vzniknú nové stredné zdroje znečisťovania ovzdušia (kotelne, ČS PHM) a malé zdroje znečisťovania ovzdušia (dieselagregát, lakovňa), zaradené podľa prílohy č. 1 vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší na základe projektovaných parametrov. Mobilným zdrojom znečisťovania ovzdušia bude doprava.

Navrhovaná činnosť nebude mať významný negatívny vplyv na podzemné vody. Príslušné ustanovenia zákona č. 364/2004 Z. z. budú dodržané.

Vplyvom realizácie navrhovanej činnosti pribudnú v dotknutom území nové zdroje hluku: vzduchotechnika, dieselagregáty, doprava. Na základe aktualizovanej hlukovej štúdie možno konštatovať, že prípustné hodnoty podľa zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov a vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. ustanovujúce podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií pri dodržaní navrhnutých opatrení nebudú prekročené.

Záujmové územie nie je súčasťou žiadneho chráneného územia ani ochranného pásma platí tu I. stupeň územnej ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. Navrhovaná činnosť svojimi aktivitami nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES.

V dotknutom území sa nenachádzajú žiadne objekty pamiatkovej starostlivosti ani archeologické lokality.

Z posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplýva, že sa nepredpokladajú jej významné nepriaznivé vplyvy v dotknutom území. Nepriaznivé vplyvy menšieho rozsahu môžu byť zmiernené navrhovanými ochrannými opatreniami.

Pri hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa zohľadňovali príslušné všeobecne záväzné právne predpisy najmä z oblasti: ochrany prírody a krajiny, ochrany vôd, ochrany ovzdušia, ochrany pôdy, ochrany zdravia, odpadového hospodárstva, poľnohospodárstva a lesného hospodárstva.

Nepreukázal sa nesúlad navrhovanej činnosti s príslušnými ustanoveniami uvedených všeobecne záväzných právnych predpisov.

Na základe hodnotenia jednotlivých vplyvov a ich vzájomného spolupôsobenia nebolo zistené významné zhoršenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov v záujmovom území, za predpokladu dodržania opatrení uvedených v časti VI/3 tohto záverečného stanoviska.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

Navrhovaná činnosť bude umiestnená na území, kde platí 1. stupeň územnej ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Lokalita navrhovanej činnosti nie je súčasťou európskej sústavy chránených území.

Na území okresu Trenčín sa nachádzajú dve chránené vtáčie územia (SKCHVÚ006 Dubnické štrkovisko a SKCHVU028 Strážovské vrchy) a 9 chránených území európskeho významu (SKUEV0569 Považský Inovec, SKUEV0575 Prepadlisko, SKUEV0576 Tlstá hora, SKUEV0578 Jachtár, SKUEV0579 Mituchovské, SKUEV0580 Dolné Branné, SKUEV0588 Stehlíkovské, SKUEV0778 Lipníkovské, SKUEV1375 Krasín.

Žiadne z týchto chránených území na k. ú. Trenčín nezasahuje, ani nie je v dosahu

navrhovanej činnosti.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti a na charakter, rozsah a umiestnenie navrhovanej činnosti sa nepredpokladajú jej negatívne vplyvy na európsku sústavu chránených území.

VI. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zväžil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva z hľadiska pravdepodobnosti, rozsahu, trvania, povahy, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, po zohľadnení informácií uvedených v správe o hodnotení, v stanoviskách dotknutých orgánov, ako aj v stanoviskách obyvateľov žijúcich v záujmovom území a za súčasného stavu poznania sa

o d p o r ú č a

realizácia navrhovanej činnosti „**Terminál**“ za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v časti VI/3 tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie pre povolenie činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Odporúčaný variant

Na realizáciu sa odporúča variant navrhovanej činnosti uvedený v správe o hodnotení, a v časti II.6. tohto záverečného stanoviska. Odporúčaný variant navrhovanej činnosti je umiestnený na území mesta Trenčín, na k. ú. Trenčín, na lokalite Areál SAD a okolie, na parc. č. : zastavané plochy a nádvorja: 1260/5, 1264/4, 1274/2, 1276/3, 1276/7, 1309/1, 1353/1, 1353/11, 1397/1, 1480/5, 1503/6, 1506/1, 1506/12, 3229/3, 3287/3, 3287/6, 3290/3, 3316/7, 3316/9, 3316/10, 3316/15, 3316/19, 3316/23, 3316/25, 3316/27, 3316/28, 3316/29, 3316/31, 3316/32, 3316/38, 3316/39, 3316/40, 3316/41, 3316/62, 3316/66, 3316/67, 3316/68, 3316/69, 3316/70, 3316/71, 3316/72, 3316/73, 3316/74, 3316/75, 3316/76, 3316/77, 3316/78, 3316/110, 3316/137, 3316/141, 3316/142, 3316/144, 3316/145, 3316/146, 3316/147, 3316/148, 3316/149, 3316/150, 3316/166, 3316/192, 3316/202, 3316/208, 3316/209, 3316/210, 3316/216, 3316/218, 3316/211, 3318/2, 3318/6, 3318/7, 3318/8; ostatné plochy : 1260/1, 1278/1, 3316/1, 3316/138, 3316/167, 3316/183.

Odporúčaný variant navrhovanej činnosti pozostáva z troch na seba nadväzujúcich funkčných celkov:

- terminál SAD s autobusovou stanicou, administratívnym objektom, opravárenskými dielňami a nadzemným parkovaním na dvoch podlažiach;
- terminál A so spoločným priestorom pre železničnú a autobusovú stanicu doplnený o základné služby pre cestujúcich a zásobovaním v podzemnom podlaží;
- terminál B s doplnkovými službami, administratívnym objektom a podzemným parkovaním v dvoch podlažiach prístupnými z ulice Kragujevackých hrdinov.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Na základe výsledkov procesu posudzovania, pripomienok a stanovísk príslušných, dotknutých subjektov, dotknutej obce a verejnosti, výsledkov verejného prerokovania, odborného posudku a na základe informácií uvedených v správe o hodnotení a jej prílohách, vrátane aktualizovaných posudkov, sa odporúčajú pre etapu prípravy, realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti tieto podmienky:

1. Zabezpečiť zosúladienie navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou mesta Trenčín.
2. Za účelom zmeny ul. M. R. Štefánika na mestský bulvár po vybudovaní juhovýchodného obchvatu aktualizovať záväznú časť územného plánu a premietnuť predložený návrh a potrebné zmeny v širších súvislostiach do zmeny územného plánu.
3. Pri realizácii navrhovanej činnosti zabezpečiť opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) a vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd.
4. Pri návrhu a realizácii navrhovanej činnosti rešpektovať ochranné pásmo II. stupňa vodárenského zdroja Trenčín – Sihot' a zabezpečiť opatrenia na jeho ochranu v súlade „Hydrogeologickým a hydrochemickým posudkom „TRS-12 Tranzitný terminál SAD Trenčín“ investora SIRS Development, a.s. Žilina na vodárenský zdroj Trenčín – Sihot' (HGM Žilina, s.r.o., Matiová, Z. a kol., 2013).
5. Realizáciu činností súvisiacich so stavbou Terminálu v ochrannom pásme celoštátnej dráhy Bratislava – Žilina, prípadne v obvode dráhy, koordinovať s Dráhovým stavebným úradom MDVRR SR.
6. Dopravné napojenie na ul. M. R. Štefánika doriešiť v spolupráci s Mestským úradom v Trenčíne cez ul. Kragujevackých hrdinov a cez Kukučínovú ulicu (nie len cez Železničnú ulicu v križovatke pri Bille).
7. V spolupráci s Mestským úradom v Trenčíne doriešiť cyklistické prepojenie železničnej stanice s Terminálom, vrátane zabezpečenia odstavných plôch pre bicykle.
8. Nástupištia a výstupiščia v rámci posudzovanej činnosti riešiť aj pre autobusy dlhšie ako 12 m.
9. Zabezpečiť parkovacie plochy pre krátkodobé parkovanie osobných automobilov a taxíkov pre odvoz a dovoz cestujúcich vlakom v blízkosti železničnej stanice.
10. V rámci predmetnej stavby zabezpečiť dosiahnutie minimálneho podielu zelene stanoveného v schválenom územnom pláne.
11. Terminál A riešiť tak, aby zároveň plnil funkciu interiérového staničného rozptylového priestoru s priamym pohľadom na zastávky MHD.
12. Zabezpečiť realizáciu protihlukových opatrení na všetkých objektoch na bývanie dotknutých navrhovanou činnosťou a vyvolanými zmenami dopravného riešenia za účelom ochrany vnútorných chránených priestorov pred hlukom z mobilných zdrojov.
13. Vykonať technické opatrenia na minimalizáciu znečisťovania ovzdušia výfukovými plynmi pri štartovaní autobusov na odstavnom parkovisku.
14. Vykonať svetlotechnické posúdenie obytného domu na Železničnej ulici, a podľa výsledku posúdenia vykonať potrebné technické opatrenia.
15. Doriešiť ochranu záujmového územia, najmä Kukučínovej ulice, pred zaplavovaním počas dažďov.
16. Počas prípravy a realizácie posudzovanej činnosti zabezpečiť ochranu kultúrnych pamiatok, pamiatkových území, archeologických nálezov a archeologických nálezísk v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.

17. Pred realizáciou posudzovanej činnosti zabezpečiť preventívnu ochranu existujúcich drevín pred poškodením.
18. Zabezpečiť technickú a biologickú rekultiváciu územia po ukončení výstavby.
19. Nevyhnutné výrubby nelesnej drevinnej vegetácie realizovať v mimohniezdnom období.
20. Pred realizáciou navrhovanej činnosti vykonať prieskum záujmového územia z hľadiska možného výskytu environmentálnej záťaže a na základe výsledkov prieskumu vykonať potrebné opatrenia na jej odstránenie.
21. Zabezpečiť monitoring vplyvu posudzovanej činnosti na podzemné vody v záujmovom území.
22. Pre potreby umývárne autobusov navrhnuť vlastný zdroj vody.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zdôvodnenia akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 ods. 1 až 3 zákona na základe výsledkov procesu posudzovania navrhovanej činnosti uvedených v správe o hodnotení, informácií uvedených v stanoviskách zainteresovaných orgánov, organizácií, dotknutej obce, výsledku verejného prerokovania, doplňujúcich informácií poskytnutých navrhovateľom a z ďalších zdrojov.

Pri posudzovaní boli zvažované možné negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľov.

MŽP SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do tohto záverečného stanoviska.

Celkove bolo na MŽP SR doručených 17 písomných stanovísk od zainteresovaných subjektov, odborný posudok podľa § 36 zákona a záznam z verejného prerokovania.

Časť písomných stanovísk bola bez pripomienok a požiadaviek - 4 stanoviska (*Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, sekcia železničnej dopravy a dráh, Trenčiansky samosprávny kraj; Okresný úrad Trenčín, odbor krízového riadenia; Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Trenčíne*), stanoviska s pripomienkami resp. podmienkami – 7 stanovísk (*Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, sekcia záležitostí EÚ a zahraničných vzťahov; mesto Trenčín; Okresný úrad Trenčín, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií; Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie -1; Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie- 2; Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trenčíne*); nesúhlas s navrhovaným riešením a s požiadavkou prepracovania – 5 stanovísk (*Akad. arch. Ing. Igor Mrva; Katarína Macharová; Ing. Jozef Krivý; Centrum environmentálnych aktivít Trenčín; Občianske združenie Pre Prírodu; nesúhlasné stanoviska – jedno stanovisko (Klára Hornišová obyvateľka Bratislavy)*).

Navrhovateľ predložil dve písomné vyjadrenia, v ktorých reagoval na stanovisko p. Jozefa Krivého k rozsahu hodnotenia a na pripomienky, ktoré odzneli na verejnom prerokovaní navrhovanej činnosti.

Jednoznačné nesúhlasné stanovisko s realizáciou navrhovanej činnosti bolo doručené len od obyvateľky hl. mesta SR Bratislavy p. Kláry Hornišovej.

Opodstatnené pripomienky vyplývajúce z predložených stanovísk boli akceptované a zohľadnené v kapitole VI./3 tohto záverečného stanoviska.

Vyjadrenie k požiadavkám zo stanovísk je uvedené v kapitole IV. záverečného stanoviska pri jednotlivých stanoviskách kurzívou.

Z výsledku posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplynulo, že odporučený variant navrhovanej činnosti uvedený v správe o hodnotení po zohľadnení

opatrení uvedených v časti VI./3 tohto záverečného stanoviska je z hľadiska vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov prijateľný.

Za predpokladu akceptovania a realizácie navrhovaných opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a za predpokladu dôslednej poprojektovej analýzy je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných ako i reálne jestvujúcich negatívnych vplyvov výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti v danej lokalite a zabezpečiť tak prevahu pozitívnych vplyvov navrhovanej činnosti v posudzovanom území. Navrhovanú činnosť možno považovať za environmentálne prijateľnú.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Na základe ustanovení § 39 ods. 1 zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie najmä:

- systematicky sledovať a vyhodnocovať jej vplyvy;
- kontrolovať plnenie podmienok určených pri povolení činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť;
- zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v zámere so skutočným stavom.

V rámci poprojektovej analýzy sa odporúča sledovať a vyhodnocovať najmä:

- kvalitu podzemných vôd v dosahu navrhovanej činnosti (pred výstavbou, počas výstavby a po výstavbe);
- dodržanie povolených limitov znečistenia odpadových vôd pred ich vypustením do verejnej kanalizácie;
- stav technologických zariadení z hľadiska hluku (napr. klimatizácia, vzduchotechnika, dieselagregát) a dodržanie hlukových hladín pre denný a nočný čas;
- stav zdrojov znečisťovania ovzdušia, dodržanie povolených limitov emisií;
- kvalitu ovzdušia v priestoroch podzemných garáží s napojením na výstražný systém varovania;
- zdravotný stav drevín v priľahlej časti Parku gen. M. R. Štefánika.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí povoľujúci orgán, ak ide o povoľovanie navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov, s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť vydané podľa § 37 zákona.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než sa uvádza v správe o hodnotení navrhovanej činnosti a v tomto záverečnom stanovisku, je ten, kto navrhovanú činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení navrhovanej činnosti a záverečnom stanovisku.

6. Informácia pre povoľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti

Zainteresovaná verejnosť je podľa § 24 zákona verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania.

Medzi zainteresovaných verejnosť podľa zákona patrí najmä:

- fyzická osoba staršia ako 18 rokov alebo právnická osoba, ktorá podá písomné stanovisko v procese posudzovania podľa zákona;
- občianska iniciatíva (fyzické osoby staršie ako 18 rokov, ktoré podpíšu spoločné stanovisko k navrhovanej činnosti);

- občianske združenie založené za účelom ochrany životného prostredia, ktoré podá písomné stanovisko v procese posudzovania;
- mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia, ktorá podá písomné stanovisko k navrhovanej činnosti.

V procese posudzovania navrhovanej činnosti „Terminál“ boli ako zainteresovaná verejnosť identifikované tieto fyzické osoby a subjekty, ktoré spĺňajú požiadavky vyplývajúce zo zákona, a ktoré im zabezpečujú postavenie účastníka konania v rámci nasledujúcich povolovacích konaní navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov:

1. Akad. arch. Ing. Igor Mrva, Kubranská 235, 911 01 Trenčín
2. Klára Hornišová, Lipského 11, 841 01 Bratislava
3. Katarína Macharová, Železničná 460/4, 911 01 Trenčín
4. Ing. Jozef Krivý, Železničná 460/4, 911 01 Trenčín
5. Jana Mahríková, Železničná 460/4, 911 01 Trenčín
6. Štefan Halušic, Železničná 4, 911 01 Trenčín
7. Centrum environmentálnych aktivít Trenčín, Mierové námestie 29, 911 01 Trenčín
8. Občianske združenie Pre Prírodu, Mierové námestie 29, 911 01 Trenčín

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR
odbor environmentálneho posudzovania
Ing. Marián Vagač

v súčinnosti s

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva
so sídlom v Trenčíne

2. Potvrdenie správnosti údajov

RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru environmentálneho posudzovania
Ministerstvo životného prostredia SR

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava, 14.08. 2014