

DUBNICA NAD VÁHOM - PEŠIA ZÓNA NA NÁMESTÍ MATICE SLOVENSKEJ

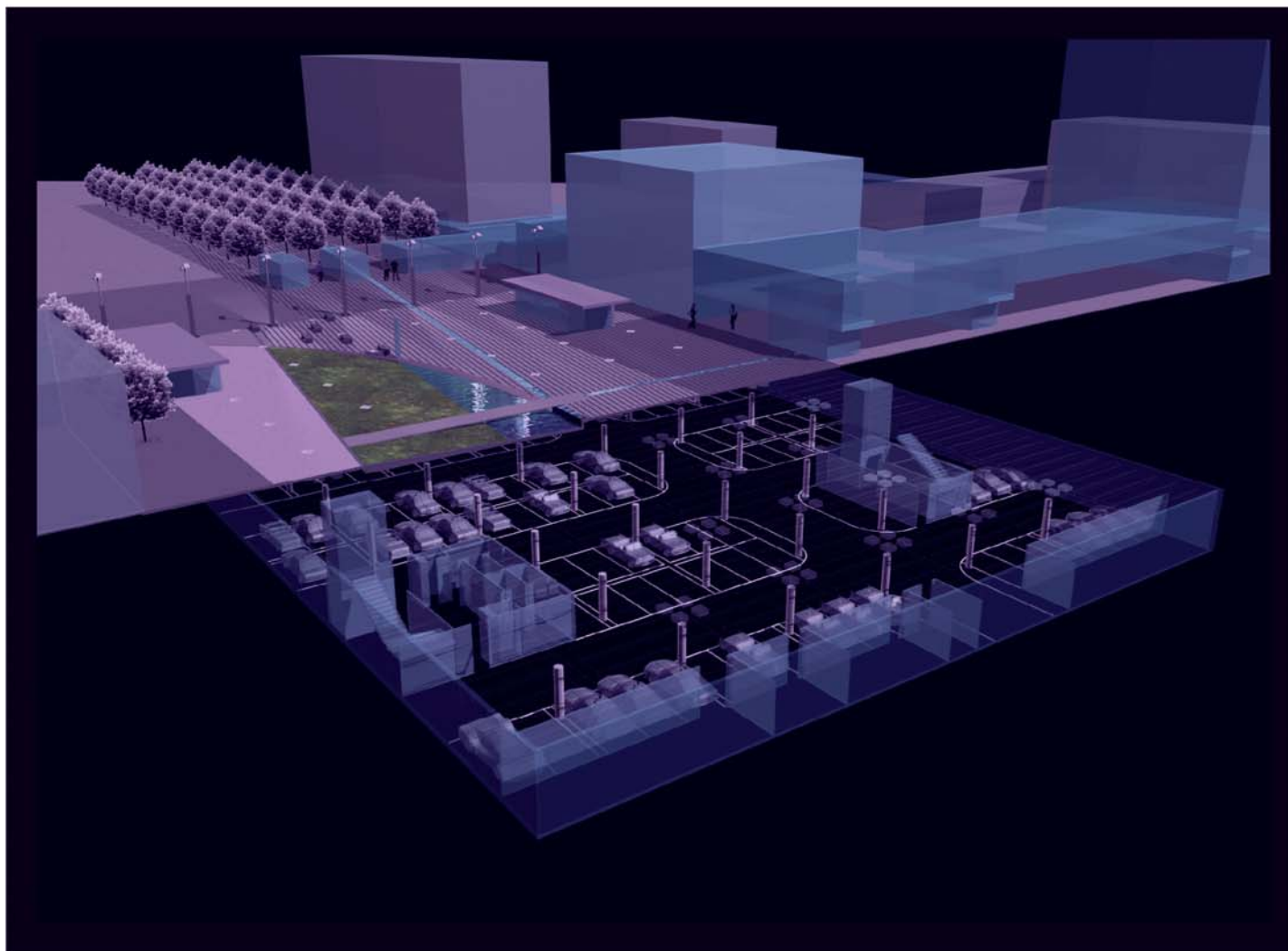
SPODNÁ FUNKČNÁ ČASŤ STAVBY - VEREJNÉ PODZEMNÉ PARKOVIŠKO

MESTO DUBNICA NAD VÁHOM



Z Á M E R

VYPRACOVANÝ PODĽA ZÁKONA Č. 24/2006 Z. Z. O POSUDZOVANÍ VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE



2006

ARCHEKO

ATELIÉR ARCHITEKTÚRY, URBANIZMU A EKOLÓGIE
S.R.O.

KUZMÁNYHO 2, 974 01 BANSKÁ BYSTRICA

TEL.: 048 / 412 63 62, FAX: 048 / 415 50 39, e-mail: arch.eko@archeko.sk
SLOVENSKO

DUBNICA NAD VÁHOM - PEŠIA ZÓNA NA NÁMESTÍ MATICE SLOVENSKEJ SPODNÁ FUNKČNÁ ČASŤ STAVBY - VEREJNÉ PODZEMNÉ PARKOVISKO

Z Á M E R

vypracovaný podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie

O B S A H A Š T R U K T Ú R A Z Á M E R U

/ V zmysle prílohy č. 9 k zákonu č. 24/2006 Z. z.

Strana

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI	5
1. NÁZOV	5
2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO	5
3. SÍDLO	5
4. OPRÁVNENÝ ZÁSTUPCA NAVRHOVATEĽA	5
5. KONTAKTNÁ OSOBA A MIESTO NA KONZULTÁCIE	5
II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE	5
1. NÁZOV	5
2. ÚČEL	5
3. PROJEKTANT	5
4. UŽÍVATEĽ	5
5. CHARAKTER ČINNOSTI	6
6. MIESTO REALIZÁCIE	6
7. TERMÍN ZAČATIA A UKONČENIA ČINNOSTI	6
8. STRUČNÝ OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA	6
8.1. Architektonické riešenie stavebného celku a jednotlivých funkčných častí stavby	7
8.2. Základné konštrukčné a technické riešenie	7
8.3. Predpokladaný štandard vybavenia objektu podzemného parkoviska	9
8.4. Rámcový popis technického vybavenia	9
8.5. Dopravné riešenie	17
8.6. Riešenie súvisiacich prevádzkových súborov a stavebných objektov vodohospodárskych a energetických zariadení	19
9. ZDÔVODNENIE POTREBY ČINNOSTI V DANEJ LOKALITE	22
10. CELKOVÉ NÁKLADY	25
/ RÁMCOVÉ TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZHODNOTENIE PRIPRAVOVANEJ STAVBY	
10.1. Predpokladané investičné náklady	25
10.1.1. Predpokladané investičné náklady na A/ Podzemné parkovisko / spodná funkčná časť stavby + rekonštrukcia a prekládka sietí TI	25
10.1.2. Predpokladané investičné náklady na B/ Pešie priestranstvo / vrchná funkčná časť stavby - exteriér, verejné priestranstvo pešej zóny nad podzemnými parkovacími garážami	25
10.1.3. Celkový predpoklad investičných nákladov	26
10.2. Predpokladané investičné náklady na TI a vybrané technologické časti	26

11. DOTKNUTÁ OBEC	28
12. DOTKNUTÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ	28
13. DOTKNUTÉ ORGÁNY	28
14. POVOĽUJÚCI ORGÁN	29
15. REZORTNÝ ORGÁN	29
16. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV	29
17. VYJADRENIE O VPLYVOCH ZÁMERU PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE	29
III. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA	30
1. VYMEDZENIE DOTKNUTÉHO ÚZEMIA	30
2. CHARAKTERISTIKA PRÍRODNÉHO PROSTREDIA	30
2.1. Horninové prostredie a reliéf	30
2.1.1. Horninové prostredie a reliéf záujmového územia	30
2.1.2. Geologické a hydrogeologické pomery v dotknutom a kontaktnom území	31
2.1.3. Seizmicita územia	33
2.1.4. Stavebno-technické podmienky zhodnocovanej lokality	33
2.2. Klimatické pomery	34
2.3. Vody	36
2.3.1. Povrchové vody	36
2.3.2. Podzemné vody	36
2.4. Pôdy	37
2.5. Biota	37
3. KRAJINA, KRAJINNÝ OBRAZ, STABILITA, OCHRANA, SCENÉRIA	38
3.1. Územný systém ekologickej stability	38
3.2. Ochrana prírody a krajiny	39
3.3. Štruktúra a scenéria krajiny	41
4. OBYVATEĽSTVO, JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNOHISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA	41
4.1. Počet obyvateľov	42
4.2. Sídla	43
/ Mesto Dubnica nad Váhom ako jadro sídelnej aglomerácie	
4.2.1. Poloha a priestorové vzťahy	43
4.2.2. Charakter územia a jeho rozvojový potenciál	43
4.2.3. Kultúrohistorické hodnoty	44
4.3. Občianska vybavenosť	45
4.4. Technická infraštruktúra	46
4.5. Doprava	47
4.6. Odpadové hospodárstvo	48
4.7. Rekreácia a cestovný ruch	50
5. SÚČASNÝ STAV KVALITY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA	50
5.1. Kvalita ovzdušia	51
5.2. Kvalita vôd	53
5.3. Kvalita horninového prostredia	55
5.4. Kontaminácia pôdy a pôdy ohrozené eróziou	55

5.5. Ohrozené biotopy, poškodenie vegetácie / Všeobecná charakteristika vzťahujúca sa na širšie zázemie	55
5.6. Skládky, smetiská, devastované plochy	56
IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA A O MOŽNOSTIACH OPATRENÍ NA ICH ZMIERNENIE	57
1. POŽIADAVKY NA VSTUPY	57
1.1. Záber pôdy	57
1.2. Spotreba vody	57
1.3. Energetické zdroje	57
1.4. Telekomunikácie	59
1.5. Dopravná infraštruktúra	60
1.6. Nároky na pracovné sily	61
2. ÚDAJE O VÝSTUPOCH	61
2.1. Zdroje znečistenia ovzdušia	61
2.2. Odpady	62
2.3. Odvádzanie a zneškodňovanie odpadových vôd	63
2.4. Zdroje hluku	64
2.5. Významné zásahy do terénu	64
2.6. Vyvolané investície	64
3. ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	65
3.1. Údaje o predpokladaných priamych vplyvoch na životné prostredie	65
3.2. Údaje o predpokladaných nepriamych vplyvoch na život. prostredie	66
3.2.1. Vplyvy na horninové prostredie	67
3.2.2. Vplyvy na povrchové a podzemné vody	67
3.2.3. Vplyvy na ovzdušie a klímu	68
3.2.4. Vplyvy na pôdu	68
3.2.5. Vplyvy na biotu	68
3.2.6. Vplyvy na krajinu	68
3.2.7. Vplyvy na obyvateľstvo a sídlo	69
4. HODNOTENIE ZDRAVOTNÝCH RIZÍK	69
5. ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA	70
6. POSÚDENIE OČAKÁVANÝCH VPLYVOV Z HĽADISKA ICH VÝZNAMNOSTI A ČASOVÉHO PRIEBEHU PÔSOBNIA	70
7. PREDPOKLADANÉ VPLYVY PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE	73
8. VYVOLANÉ SÚVISLOSTI	73
8.1. Identifikácia aktivít	73
8.2. Analýza aktivít, ich významnosti (a pravdepodobnosti) a ich posúdenie z hľadiska vplyvov na životné prostredie	73
9. ĎALŠIE MOŽNÉ RIZIKÁ SPOJENÉ S REALIZÁCIOU ČINNOSTI	75
10. OPATRENIA NA ZMIERNENIE NEPRIAZNIVÝCH VPLYVOV ČINNOSTI	76
10.1. Technické opatrenia	76
10.2. Územno-plánovacie opatrenia	77
10.3. Organizačné opatrenia	78
10.4. Kompenzačné opatrenia	78

11. POSÚDENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA ÚZEMIA, AK BY SA ČINNOSŤ NEREALIZOVALA	78
12. POSÚDENIE SÚLADU ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU	79
12.1. Východiskové územno-plánovacie dokumenty a územno-plánovacie podklady	80
12.2. Všeobecne záväzné nariadenie Mesta Dubnica nad Váhom č. 01 / 2005 zo dňa: 26. 4. 2005 o záväzných častiach ÚPN mesta Dubnica nad Váhom - Zmena č. 4 a Doplnok č. 2	81
12.3. Komparácia predchádzajúcich územno-plánovacích dokumentov a územno-plánovacích podkladov so zámerom	84
13. ĎALŠÍ POSTUP HODNOTENIA VPLYVOV S UVEDENÍM NAJZÁVAŽNEJŠÍCH OKRUHOV PROBLÉMOV	85
V. POROVNANIE VARIANTOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A NÁVRH OPTIMÁLNEHO VARIANTU	86
1. TVORBA SÚBORU KRITÉRIÍ A URČENIE ICH DÔLEŽITOSTI NA VÝBER OPTIMÁLNEHO VARIANTU	86
2. VÝBER OPTIMÁLNEHO VARIANTU ALEBO STANOVENIE PORADIA VHODNOSTI PRE POSUDZOVANÉ VARIANTY	87
3. ZDÔVODNENIE NÁVRHU OPTIMÁLNEHO VARIANTU	88
VI. MAPOVÁ A INÁ OBRAZOVÁ DOKUMENTÁCIA	90
VII. DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE K ZÁMERU	91
2. ZOZNAM TEXTOVEJ A GRAFICKEJ DOKUMENTÁCIE, KTORÁ SA VYPRACOVALA PRE ZÁMER A ZOZNAM HLAVNÝCH POUŽITÝCH MATERIÁLOV	91
3. ZOZNAM VYŽIADANÝCH VYJADRENÍ A STANOVÍSK	92
4. ĎALŠIE DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE O DOTERAJŠOM POSTUPE PRÍPRAVY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A POSUDZOVANÍ JEJ PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	93
■ Príloha 1 k zámeru / Hluková štúdia posúdenia vplyvu navrhovaného podzemného parkoviska v pešej zóne na Námestí Matice slovenskej v Dubnici nad Váhom (Spracovateľ: BONIT, s.r.o., Ing. Oto Janík, CSc., jún 2006)	
■ Príloha 2 k zámeru / Rozptyľová štúdia pre stavbu: Dubnica nad Váhom – Pešia zóna na Námestí Matice slovenskej / spodná funkčná časť stavby – verejná podzemná parkovacia garáž (Spracovateľ: / doc. RNDr. Ferdinand Hesek, CSc. jún 2006)	
VIII. ZOZNAM RIEŠITEĽOV	94
IX. MIESTO A DÁTUM VYPRACOVANIA ZÁMERU	95
X. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV	95
1. MENO SPRACOVATEĽA ZÁMERU	
2. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV	



I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

13. NÁZOV

Mestský úrad Dubnica nad Váhom

14. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO

0000 317 209

15. SÍDLO

Dubnica nad Váhom

16. OPRAVNENÝ ZÁSTUPCA NAVRHOVATEĽA

Juraj Červinka, primátor mesta

Mesto Dubnica nad Váhom, Bratislavská 434/9, 018 41 Dubnica nad Váhom

17. KONTAKTNÁ OSOBA A MIESTO NA KONZULTÁCIE

Ing. Jozef Čupák, vedúci oddelenia výstavby a ÚP

Mestský úrad Dubnica n/Váhom, Bratislavská 434/9, 018 41 Dubnica nad Váhom

Tel.: 042 / 4455762 Fax: 042 / 4421911

E-mail: msu@dubnica.sk Web: www.dubnica.sk



II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. NÁZOV

Dubnica nad Váhom - pešia zóna na Námestí Matice slovenskej
/ spodná funkčná časť stavby - verejné podzemné parkovisko

2. ÚČEL

Naplnenie požiadaviek na riešenie statickej dopravy v centre mesta, vrátane príslušnej infraštruktúry.

3. PROJEKTANT

ARCH.EKO - Ateliér architektúry, urbanizmu a ekológie, s.r.o.
Kuzmányho 2, 974 01 Banská Bystrica

Tel.: 048 / 4126362; 4155010

Fax: 048 / 4155039

E-mail: arch.eko@archeko.sk

4. UŽÍVATEĽ

Užívateľmi verejného podzemného parkoviska budú občania a návštevníci mesta.

5. CHARAKTER ČINNOSTI

Navrhované verejné podzemné parkovisko ako priestorová a funkčná súčasť novo koncipovaného Námestia Matice slovenskej, predstavuje z veľkej časti priestorové a kvalitatívne pretransformovanie už existujúcej dopravnej činnosti v predmetnom území. Čiastočne predstavuje tiež novú činnosť na časti plôch v súčasnosti neefektívne a prevádzkovo neusporiadane využívaných.

Podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, prílohy č. 8 patrí navrhovaná činnosť do časti 9. Infraštruktúra, položka č. 14. Projekty rozvoja obcí vrátane j) parkovísk alebo komplexu parkovísk, a zámer podlieha zisťovaciemu konaniu (navrhovaný počet stojísk 150 patrí do časti B s prahovými hodnotami od 100 do 500 stojísk).

6. MIESTO REALIZÁCIE

Miesto realizácie je situované v k. ú. Dubnica nad Váhom. Lokalita je súčasťou zastavaného územia mesta Dubnica nad Váhom a nachádza sa v centrálnej časti mesta, na Námestí Matice slovenskej. V zmysle schváleného ÚPN mesta Dubnica nad Váhom a nadväzných územno-plánovacích podkladov je určené pre plnenie funkcie pešej zóny vo forme verejného priestranstva – námestia, s využitím podzemia pre parkovanie osobných motorových vozidiel. Pozemný stavebný objekt je umiestnený na parc. č. KN-C 800/7, 800/44, 800/45, 2300/154.

7. TERMÍN ZAČATIA A UKONČENIA ČINNOSTI

Výstavba verejného podzemného parkoviska je orientovaná na obdobie r. 2007 – 2010. Realizácia pešej zóny na Námestí Matice slovenskej, vrátane podzemného priestoru verejných parkovacích garáží, bude orientovaná na finančnú podporu pokrytia zo zdrojov ES. Presnejšie určenie začiatku a ukončenia jeho výstavby je preto závislé od reálneho naplnenia predpokladanej finančnej podpory.

Najskorší možný termín začiatku výstavby je v druhej polovici roku 2007, po ukončení projektovej prípravy, výberu dodávateľa stavby a príslušných legislatívnych postupov.

8. STRUČNÝ OPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO RIEŠENIA

Na základe súhlasu Obvodného úradu životného prostredia v Trenčíne s upustením od variantného riešenia zámeru „Verejné podzemné parkovisko Dubnica nad Váhom“ (prípís č. OUŽP/2006/01702-002, zo dňa 17.05.2006) sa bude posudzovať len jeden variant verejného podzemného parkoviska a nulový variant.

/ ZÁKLADNÁ CHARAKTERISTIKA

A HLAVNÉ ZÁSADY RIEŠENIA VEREJNÉHO PODZEMNÉHO PARKOVISKA

Navrhované verejné jednopodlažné podzemné parkovisko je súčasťou priestorovo a funkčne komplexne koncipovaného Námestia Matice slovenskej, ako ťažiskového priestoru centrálnej mestskej zóny mesta Dubnica nad Váhom.

Navrhované podzemné parkovisko tvorí tak doplnkovú funkciu k hlavnej, kultúrnej a socio-komunikatívnej podstate priestoru námestia. Takéto riešenie je predpokladom zvýšenia efektívnosti využitia doposiaľ nevhodne využívaného centrálneho územia

mesta a uvoľnenie priestranstva pre oddychové a socio-komunikatívne aktivity občanov mesta a jeho návštevníkov.

8.1. Architektonické riešenie stavebného celku a jednotlivých funkčných častí stavby

Verejné podzemné parkovisko vrátane preložiek inžinierskych sietí tvorí spodnú funkčnú časť stavebného celku Námestia Matice slovenskej. Vrchnú funkčnú časť stavby (nie je predmetom tohto zámeru) tvorí exteriér – verejné priestranstvo pešej zóny nad verejným podzemným parkoviskom.

▪ Hmotovo-priestorové, funkčné, dispozično-prevádzkové, materiálové a architektonicko-kompozičné riešenie

Podzemná funkčná časť stavby - priestory verejného podzemného parkoviska, je riešená z hľadiska priestorového a funkčno-prevádzkového utilitárne, ale s dôrazom na harmonizujúcu, úroveň zodpovedajúcu súčasť pešej zóny. Zohľadňuje pritom optimálne priestorové a funkčno-prevádzkové potreby, nevyhnutné na zabezpečenie prevádzky stavby.

Zámer verejného podzemného parkoviska zohľadňuje optimálne potreby priestorového a funkčno-prevádzkového rozvrhu, dôležité pre naplnenie funkčnej, ale tiež kultúrnej podstaty predmetnej stavby v ťažiskovom priestore mesta. Z uvedeného dôvodu sa predpokladá uplatnenie vyšších nárokov na priestorové, funkčno-prevádzkové a tiež materiálové riešenie. Architektonicko-kompozičné riešenie priestorov pritom akcentuje jednoduchosť, striedmosť a vytvára utilitárny priestorový rámec pre uplatnenie materiálových štruktúr.

Priestorový, funkčno-prevádzkový rozvrh je zrejmý z grafických príloh dokumentácie zámeru.

8.2. Základné konštrukčné a technické riešenie

Objekt verejného podzemného parkoviska je osadený v rovinatom teréne. Objekt bude slúžiť ako podzemné parkovisko pre osobné automobily. Strop podzemného objektu bude využívaný ako pešia zóna (námestie), s možným príležitostným výskytom nákladných automobilov.

Celkové pôdorysné rozmery objektu sú približne 110,00 m x 55,00 m (108,30 x 54,05 m), výška podzemnej konštrukcie objektu je uvažovaná 4,40 m, povrchové a násypové vrstvy na stropnej doske sú v celkovej hrúbke 600 mm.

Konštrukčne je objekt rozdelený na 2 dilatačné celky.

Konštrukcia je navrhnutá z monolitického železobetónu. Nosný strop je navrhnutý z dosky, ktorá je uložená na prievlakoch. Vertikálne nosné prvky tvoria monolitické železobetónové steny a kruhové stĺpy.

Základy tvoria základové železobetónové pätky zviazané so železobetónovou vaňou.

Konštrukcia je navrhnutá v zmysle platných STN.

▪ Nosné konštrukcie objektu

/ Základové pomery

Pre fázu zámeru nebol spracovaný hydrogeologický prieskum z miesta staveniska. K dispozícii bola dielčia dokumentácia hydrogeologického prieskumu zo susedných objektov, ktorá zasahuje len do hĺbky 5,0 m, t.j. úrovne, kde sa bude nachádzať základová špára podzemných parkovacích garáží. Údaje tohto prieskumu umožňujú len predbežný návrh konštrukcie. Pred spracovaním projektovej dokumentácie bude realizovaný hydrogeologický prieskum staveniska s minimálnym počtom sond 5 o dĺžkach 9,0 m a zabezpečená dokumentácia susedných objektov, ktoré základmi priťažujú steny výkopov.

Predpokladané zeminy základovej pôdy:

A/ Povrchové súvrstvie tvoria navážky o mocnosti cca 1,00 m.

Táto vrstva bude realizáciou objektu odstránená.

B/ Ílovité zeminy o mocnosti cca 2,40 m.

Tvoria nepriepustnú vrstvu. Táto vrstva bude realizáciou objektu odstránená.

C/ Nesúdržné sedimenty s prímiesami hĺn a ílov.

Jedná sa o vodopriepustné sedimenty štrkovitého charakteru. Vrstva bude odstránená po úroveň základovej škáry a predpokladá sa jej prítomnosť aj pod úrovňou základu.

Podzemná voda poskytnutým hydrogeologickým prieskumom, ktorý sa realizoval v suchom období, nebola zistená. Prieskum uvádza možnosť výskytu hladiny spodnej vody z dôvodu zrážok.

Návrh konštrukcie vychádza z predpokladu možnosti dvihnutia hladiny spodnej vody na úroveň 1,00 m nad úroveň podlahy.

/ Základy a výkopy

Vzhľadom na charakter podložia a veľkosť zaťaženia budú základy vytvorené základovými pätkami v mieste stĺpov a základovými pásmi v mieste obvodových stien. Vzhľadom na možnosť prítomnosti podzemnej vody podlaha bude riešená ako základová vaňa previazaná so základovými pätkami, základovými pásmi a stenami.

/ Zvislé nosné prvky

Vertikálne nosné prvky budú tvoriť železobetónové steny a stĺpy. Modulovo a dispozične budú osadené tak, aby umožňovali voľnú dispozíciu pre prejazd a parkovanie osobných vozidiel. Stĺpy sú navrhnuté v module 8,00 m x 8,00 m.

/ Horizontálne nosné prvky

Konštrukcia stropu je uvažovaná monolitická železobetónová, s vysokou tuhosťou a únosnosťou. Riešená je pomocou roštov, ktoré sú rozdelené na primárne a sekundárne. Primárne – hlavné sú prierezu 700/1000 mm a sú uložené na stĺpoch. Sekundárne – vedľajšie sú prierezu 400/800 mm a sú ukladané nepriamo na primárne nosníky v module 2,666 m.

Na rošte je uvažovaná tuhá doska hrúbky 250 mm, ktorá umožňuje pojazd nákladných vozidiel a je dimenzovaná na zaťaženia pre mostové konštrukcie. V stropnej doske budú vyhotovené otvory pre vertikálne komunikačné jadrá, presvetlenie a technologické otvory vetrania.

▪ **Rámcový popis základného stavebno-technického riešenia**

/ Základné stavebno-technické riešenie vo vzťahu k hydrogeologickým pomerom

Objekt podzemného parkoviska je umiestnený pod okolitým terénom, založený cca 5,00 m pod terénom. Návrh hydroizolácie bude zohľadňovať možnosť výskytu tlakovej vody a uvažuje s uplatnením vodostavebného betónu a náteru Aquafin IC.

Dilatácia bude riešená osadením tesniacich prvkov .

/ Predpokladané vnútorné povrchové úpravy priestoru verejného podzemného parkoviska

Podlahy verejného podzemného parkoviska – plocha komunikácií a stojísk – liata podlaha odolná voči mechanickému opotrebovaniu a motorovým olejom. Plochy slúžiace pre peších – povlaková podlahovina na báze kaučuku. V priestoroch hygieny – povlaková podlahovina na báze kaučuku (altern. keramická dlažba).

Steny a stĺpy – pohľadový betón, resp. betón + náterová hmota. Murované konštrukcie – omietka vápenno-cementová + náterová hmota, v miestnostiach hygieny keramický obklad.

Stropy – pohľadový betón, resp. betón + náterová hmota, v miestnostiach hygieny podhlady.

8.3. Predpokladaný štandard vybavenia objektu podzemného parkoviska

▪ **Priestorový, funkčno-prevádzkový a materiálový štandard**

Priestory verejného podzemného parkoviska, sú z hľadiska priestorového a funkčno-prevádzkového štandardu riešené ako harmonizujúca, úrovňou zodpovedajúca súčasť pešej zóny, ako verejné (podzemné) priestranstvo s dopravnou funkciou. Zohľadnené sú pritom optimálne potreby priestorového a funkčno-prevádzkového štandardu, nevyhnutné na zabezpečenie hygieny a bezpečnosti prevádzky stavby v zmysle príslušných noriem a zákonov.

▪ **Štandard technologických zariadení**

Návrh verejného podzemného parkoviska zohľadňuje štandardné potreby technologického vybavenia, nevyhnutné na zabezpečenie hygieny a bezpečnosti prevádzky podzemnej parkovacej garáže v zmysle príslušných noriem a zákonov.

8.4. Rámcový popis technického vybavenia

▪ **Predpokladané protipožiarne zariadenia, technológia protipožiarnej bezpečnosti stavby**

/ Všeobecne

Projekt protipožiarnej bezpečnosti bude spracovaný podľa vyhlášky MV SR č. 94/2004 Z.z. a prislúchajúcich STN 92 0201–1 až 4 – Požiarne bezpečnosť stavieb, STN 730818 - Obsadenie objektu osobami, vyhlášky MV SR č.699/2004 Z.z.

o zabezpečení stavieb vodou, STN 92 0400 – Zásobovanie vodou na hasenie požiarov a ďalších platných STN i predpisov z oblasti požiarnej ochrany.

Navrhovaná novostavba jednopodlažného verejného podzemného parkoviska (hromadnej podzemnej parkovacej garáže) pre automobily skupiny 1. bude posúdená ako samostatne stojaca, nakoľko priamo nad podzemným parkoviskom nie je žiaden objekt, len voľné verejné priestranstvo, námestie. Verejné podzemné parkovisko (hromadná parkovacia garáž) bude mať cca 150 stojísk. Požiarna výška podzemnej parkovacej garáže od úrovne námestia po podzemné požiarne podlažie garáže je cca 4,60 m. Konštrukčný celok objektu je navrhovaný ako nehorľavý.

/ Dovoľená veľkosť jednopodlažného hromadného parkovacieho objektu

Najväčšia dovoľená plocha hromadnej garáže (parkovacieho objektu) je podľa STN 92 0201-1 tabuľky č.21 – pre jednopodlažné objekty s konštrukčným celkom nehorľavým 8 000 m². Skutočná navrhovaná maximálna plocha podzemného parkovacieho objektu je cca 6 000 m² o rozmeroch cca 110 m x 55 m. Napriek dodržanej medznej ploche návrh uvažuje s rozdelením priestoru deliacou dilatálnou stenou. Steny pritom nebudú predeľovať komunikačný priestor, predelia len priestor stojísk.

Podľa tab.5 STN 92 0201-2 má podzemná parkovacia garáž $p_n = 10 \text{ kg/m}^2$ $a_n = 1,0$. Podzemná parkovacia garáž bude zaradená do I. stupňa požiarnej bezpečnosti.

/ Únikové cesty

Obsadenie objektu osobami podľa STN 730818 je pre navrhovanú podzemnú parkovacu hromadnú garáž podľa položky 10.1 = $0,5 \times 150 = 75$ osôb.

Navrhovaná podzemná parkovacia hromadná garáž má vstup pre automobily a štyri východy pre peších. Východy budú po schodoch (z toho 2 s podporou výťahov) hore na úroveň námestia.

Podzemná parkovacia garáž ako samostatný požiarne úsek bude pri vstupe do východových schodísk oddelená požiarnymi dvermi so samozatváračmi EW 30/D1-C. Ďalšie dvere pri východe zo schodiska do námestia budú obyčajné.

Predpokladaná šírka dverí na únikových cestách je min. 80 cm a šírka schodiska min. 90 cm (návrh uvažuje 120 cm). Schodisko bude spĺňať požadovaný sklon viac ako 25° a menej ako 35°.

/ Priame osvetlenie

Návrh podzemnej parkovacej garáže uvažuje čiastočne s priamym osvetlením, zasklenými svetlákmi. Svetlíky v pochôdznej úrovni námestia budú mať pochôdzne sklo a zo strany priestoru garáže budú svetlíky pevné požiarne uzávery, s požiarnym sklom, s odolnosťou požiarneho stropu 45/D1.

/ Elektroinštalácia

Elektoroinštalácia, vypínače a zásuvky budú realizované podľa druhu prostredia určeného vo vytypovacom protokole el. prostredí, ktorý bude spracovaný odbornou komisiou. Podľa vyhlášky MV SR č. 94/2004 Z.z. bude elektrická inštalácia pre jednotlivé priestory a zariadenia nasledovná:

Zariadenie počas požiaru v prevádzke a požiarne úseky

Druh káblov

Núdzové osvetlenie	- ZO, PH, BH
Osvetlenie únik. ciest	- BH, PH
Vetranie únikových ciest	- ZO, BH, PH
Elektrická požiarňa signalizácia	- ZO, PH
Stabilné hasiace zariadenie	- ZO, PH

ZO – odolný proti šíreniu plameňa

BH – bezhalogénový s nízkou hustotou dymu pri horení

PH – počas horenia funkčný v požadovanom čase

/ Uzemnenie

Oceľové konštrukcie a inštalácie stavby budú mať ochranné pospájanie a pripojené na centrálné uzemnenie objektu.

/ Núdzové osvetlenie

V stavbe bude inštalované núdzové osvetlenie v súlade s vyhláškou MV SR č. 94/2004 Z.z. §73 čl.2, vyhotovené podľa STN EN 60598-2-22. Núdzové osvetlenie je so samostatným núdzovým zdrojom, pri výpadku el. energie sa automaticky uvedie do pohotovostného stavu. Osvetľovacie telesá núdzového osvetlenia budú v zmysle odporúčania umiestnené vo výške od 2 000 mm do 2 500 mm nad úrovňou podlahy únikovej cesty.

Prednostne budú osvetlené východy, miesta, kde nastáva zmena sklonu, alebo zmena smeru únikovej cesty.

Smery úniku v stavbe budú riešené tiež so samostatným zdrojom svetla.

/ Elektrická požiarňa signalizácia

Podľa vyhlášky MV SR č. 94/2004 Z.z. § 88 čl.2 bude v stavbe inštalovaná elektrická požiarňa signalizácia. Budú inštalované automatické a pri východoch aj tlačidlóvé hlásiče. Pre zvýšenie bezpečnosti je uvažovaná aj inštalácia zvukovej signalizácie požiaru.

Ústredňa EPS bude v mieste stálej služby, v priestore hromadnej podzemnej parkovacej garáže.

/ Stabilné hasiace zariadenie

Keďže sa priestranstvo (námestie) nad objektom verejného podzemného parkoviska bude využívať aj na kultúrne podujatia a zhromažďovanie viac ako 200 osôb, je toto priestranstvo klasifikované ako vonkajší zhromažďovací priestor. Podľa vyhlášky MV SR č.94/2004 Z.z. § 93 požiarň úsek pod vonkajším zhromažďovacím priestorom musí mať inštalované stabilné hasiace zariadenie, alebo musí mať konštrukcie nosné a požiarne deliace nehorľavé.

Nosné a požiarne deliace konštrukcie garáže budú nehorľavé, preto nie je bezpodmienečne nutné hasiace zariadenie inštalovať. Vzhľadom na významnosť polohy, verejný priestor a zvýšenie bezpečnosti osôb a majetku návrh so stabilným hasiacim zariadením uvažuje.

Navrhované je vodné stabilné hasiace zariadenie systém Minispray, jemný sprinklerový systém, používané pre automatické parkovacie systémy. Pre stabilné hasiace zariadenie je vyčlenený priestor strojovne, so zásobnou nádržou vody. Alternatívne je riešený suchý systém s odsávaním, pri ktorom potrubný systém bude naplnený stlačeným vzduchom v záložnom režime. Tiež je možné naplniť potrubný rozvod nemrznúcou zmesou. Rovnako je možné pridať do nádrže penidlo ak je čas presunu hasičského a záchranného zboru dlhší. Stabilné hasiace zariadenie bude napojené na náhradný zdroj elektrického prúdu.

/ Vzduchotechnika

Vetranie verejného podzemného parkoviska bude zabezpečené vzduchotechnikou. Odvod spalín vzduchotechnikou bude usmernený nad strešnú úroveň výstupov z priestoru podzemného parkoviska, ústiacich do námestia.

/ Voda pre požiarné účely

Podľa vyhlášky MV SR č.699/2004 Z.z a STN 92 0400 tab.2 má byť vonkajší vodovod DN 150 mm, odber $Q = 25 \text{ l/s}^{-1}$ pre $v = 1,5 \text{ m/s}^{-1}$. V prípade, že takto stanovené požiadavky nebude možné naplniť, bude problematika vonkajšieho vodovodu vo vzťahu k požiarnym účelom riešená realizáciou automatickej tlakovej stanice (ATS).

Nadzemné hydranty budú umiestnené mimo požiarnu nebezpečný priestor požiarnych úsekov, najmenej 5 m a najviac 80 m od stavby.

Vnútri bude spotreba pokrytá cez nástenné hadicové navijáky.

/ Príjazd požiarnej techniky

Príjazd požiarnej techniky bude možný po vstup do verejného podzemného parkoviska.

/ Hasiace prístroje

V priestore verejného podzemného parkoviska budú rozmiestnené hasiace prístroje práškové a penové.

▪ Predpokladané vzduchotechnické zariadenia

Verejné podzemné parkovisko (parkovacia garáž) predpokladá cca 150 miest na parkovanie. Tomu zodpovedá množstvo odvádzaného vzduchu $45\,000 \text{ m}^3\text{h}^{-1}$.

Návrh uvažuje s nasledovnými dvomi možnými riešeniami:

Alternatíva č.1

– Odsávanie potrebného množstva vzduchu odvodnými ventilátormi, minimálne dvomi súpravami umiestnenými pod stropom. Úhrada vzduchu bude cez vstupné rampy priamo z exteriéru. Pre zabezpečenie teploty 5°C v priestore garáží je potrebné do priestoru dodať 333 kW tepla vzduchovými clonami inštalovanými v priestore vstupov do verejného podzemného parkoviska.

Pri tejto alternatíve treba realizovať zariadenie na výrobu tepla - kotolňu, pre rozdiel tepelného výkonu oproti alternatíve č.2, t.j. 213 kW.

Alternatíva č.2

– Odsávanie potrebného množstva vzduchu odvodnými ventilátormi, minimálne dvomi súpravami, cez rekuperátory tepla. Potreba tepla s použitím rekuperácie bude 120 kW. Táto alternatíva vyžaduje miesto pre umiestnenie VZT zariadení o rozmeroch cca 7x4 m.

▪ Odkanalizovanie a zásobovanie pitnou vodou, teplou úžitkovou vodou

Možnosť osadenia WC v priestoroch podzemného parkoviska, ako aj osadenia umývadiel pre umytie rúk, je riešené tak, že splaškové vody sa budú zhromažďovať v akumuláčnej nádrži a zároveň prečerpávať do splaškovej kanalizácie. Návrh uvažuje s lokalizáciou akumuláčnej nádrže pod podlahou podzemného parkoviska. Do nádrže budú privedené aj vody z umývadiel na umytie rúk. Do nádrže nebudú privádzané odkvapkané vody zo zaparkovaných áut, ktoré môžu byť znečistené ropnými látkami. Takéto vody sa v garáži budú zhromažďovať v betónových žľaboch, v ktorých vyschnú. Po vyschnutí v žľaboch prevádzkovateľ garáže žľaby vyčistí a nečistotu odvezie na likvidáciu. Spôsob likvidácie určí príslušný orgán štátnej správy.

Upotrebenie teplej úžitkovej vody v priestoroch podzemnej garáže sa nepredpokladá. Prípadné nároky na teplú vodu v doplnkových priestoroch je možné riešiť uplatnením elektrických prietokových ohrievačov.

▪ Zásobovanie energiami, predpokladané energetické a technologické zariadenia potrebné na prevádzku

/ Zásobovanie teplom

V zmysle STN EN 12 831 teplota priestorov pre garážovanie sa temperuje na teplotu 5°C. Vzhľadom k tomu, že priestory navrhovanej podzemnej parkovacej garáže sa nachádzajú v podzemí v hĺbke cca 4,0 m, tepelné straty prestupom sú nulové a priemerná teplota priestoru sa bude pohybovať okolo 7°C.

Energetické nároky na vykurovanie priestorov vznikajú vetracím systémom a neuzavierateľným otvorom vstupu a výstupu z podzemnej parkovacej garáže. V danom priestore bude zabezpečené opatrenie na zamedzenie úniku tepla a to formou teplovzdušných clôn (rieši VZT). Priestory parkovacej garáže budú vetrané núteným vetraním, vzhľadom na ťažké plyny vznikajúce v jej priestore.

Únik tepla vetraním je možné kompenzovať rekuperáciou a dodatočným ohrevom, alebo spätné získavanie tepla s využitím tepelného čerpadla dodaného so vzduchotechnickou jednotkou. Prípadný nedostatočný výkon je možné doplniť vetracou jednotkou, zvýšením teploty vzduchu. Vykurovanie pridružených priestorov vybavenosti podzemnej parkovacej garáže je možné riešiť samostatným vykurovacím okruhom.

Zdroje tepla – alternatívy:

* Plynové vykurovanie

V blízkosti sa nachádza nízkotlakový rozvod plynu (cca 70 m). Potrebný výkon na pokrytie zhruba 50 kW (doplnkové priestory, vrátnica) bude posúdené na dostatočný priemer posudzovaného potrubia na ktoré bude uvažované pripojenie.

Výhody:

- dobrá regulovateľnosť
- doposiaľ prijateľná cena plynu

Nevýhody:

- riešiť prípojku plynu
- riešiť doregulovanie plynu
- spôsob odvodu spalín

* Napojenie na teplovodný systém

V blízkosti sa nachádza teplovodný systém (cca 45 m). Potrebný výkon na pokrytie zhruba 50 kW (doplnkové priestory, vrátnica) bude posúdené na dostatočný priemer posudzovaného potrubia na ktoré bude uvažované pripojenie.

Výhody:

- dobrá regulovateľnosť
- využitie tepelného potenciálu centrálnych zdrojov
- údržba je zabezpečená výrobcom tepla

Nevýhody:

- riešiť teplovodnú prípojku z predizolovaného potrubia
- riešiť hydraulické doregulovanie vykurovacieho systému
- vyššia cena tepla
- vysoké počiatkové náklady na doregulovanie tepla

* Elektrické vykurovanie

V blízkosti sa nachádza možný bod napojenia (cca 80 m). Potrebný výkon na pokrytie zhruba 50 kW (doplnkové priestory, vrátnica) bude posúdené na dostatočný výkon transformátorových staníc na ktoré bude uvažované pripojenie.

Výhody:

- dobrá regulovateľnosť
- čistý spôsob výroby tepla
- zvýhodnená sadzba pre všetky spotrebiče
- nízke počiatkové náklady
- jednoduché a lacné meranie spotreby elektrickej energie

Nevýhody:

- riešiť elektrickú prípojku
- výluka zvýhodnenej sadzby 2 x 2 hodiny
- vyššia cena elektrickej energie

Vzhľadom na uvedené skutočnosti, požadovaný výkon a využitie tepelného čerpadla vo vzduchotechnike doporučujeme vykurovanie riešiť ako priamo výhrevné elektrické vykurovanie, ktoré sa z hľadiska tepelnej techniky preukazuje ako najvýhodnejšie. Technické podrobnosti budú konzultované s rozvodnými závodmi SSE.

Potrebu tepla zámer rieši pre vykurovanie podzemných parkovacích priestorov, hygienických priestorov a priestoru pre strážnu službu.

Charakteristické vstupné údaje sú:

Teplotná oblasť 3

Oblasťná výpočtová teplota -16 °C.

Tepelnotechnické vlastnosti boli vypočítané na základe STN 73 0542 a tepelnotechnických podkladov stavebných konštrukcií.

Potreba tepla je navrhovaná na základe STN EN 12 831. Potreba tepla je navrhovaná na základe STN EN 12 831. Výpočtové hodnoty potreby tepla sú nasledovné:

Potreba tepla pre VZT je 150 kW. Potreba tepla bola stanovená z časti VZT. Potreba tepla pre prípravu teplej úžitkovej vody je 5 kW. Potreba tepla pre vykurovanie je 35,5 kW. Predpokladaná celková potreba tepla je 275 kW.

Predpokladaná ročná spotreba tepla je stanovená v nadväznosti na STN 38 3350 a STN 06 0320. Výpočet bol prevedený pre nasledovné parametre:

- | | |
|---|-----------------|
| - počet vykurovacích dní | 232 dní |
| - vonkajšia výpočtová teplota | -16 °C |
| - priemerná teplota počas vykurovacieho obdobia | 2,7 °C |
| - dennostupne pre rok 2000 | 3 126,7 deň. °C |

Predpokladaná ročná spotreba predstavuje:

- | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| - spotreba tepla na vykurovanie | 344,0 GJ.rok ⁻¹ |
| - spotreba tepla pre VZT | 1 450,0 GJ.rok ⁻¹ |
| - spotreba tepla na prípravu TÚV | 197,0 GJ.rok ⁻¹ |
| Celková ročná spotreba tepla | 1 941,0 GJ.rok⁻¹ |

Spotreba paliva je stanovená pre elektrickú energiu tepelného čerpadla s priemerným pracovným číslom 4.

Ročná spotreba paliva je nasledovná:

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| - spotreba paliva na vykurovanie | 95,5 MWh.rok ⁻¹ |
| - spotreba paliva pre VZT | 403,6 MWh.rok ⁻¹ |
| - spotreba paliva na prípravu TÚV | 54,7 MWh.rok ⁻¹ |
| Celková ročná spotreba paliva | 552,8 MWh.rok⁻¹ |

Vykurovanie je riešené výhrevnými vykurovacími telesami, umiestnenými priamo v daných priestoroch. Regulácia je riešená priestorovými termostatmi, ktoré sú súčasťou vykurovacích telies.

/ Elektro-silnoprád

V tejto oblasti návrh uvažuje s nasledovnými stavebnými objektmi:

- SO - VN 22 kV prípojky
- SO - NN 0,4 kV rozvody
- PS - Podzemná kiosková trafostanica
- SO - VO – (len funkčná časť priestoru námestia nad podzemným parkoviskom)
- SO - Umelé osvetlenie a vnútorné silnoprádové rozvody

Z pohľadu veľkej elektrickej záťaže $P_i = 125$ kW a $P_s = 104$ kW je uvažované s alternatívnym riešením zdrojov elektrickej energie v tomto zastavanom centre mesta, kde sa predpokladá ďalšia výstavba a kde je potrebné uvažovať s obdobnou energetickou rezervou. To bude podmienené vyjadrením SSE Žilina k navrhovanej koncepcii riešenia a k predpokladaným bodom napojenia.

Prvá alternácia navrhuje riešiť zásobovanie elektrickou energiou zo strany VN a to zabudovaním technológie PS, (PS - Podzemná kiosková trafostanica), novej trafostanice kioskovej - blokovej v podzemí uvažovanej funkčnej časti a jej napojením z dvoch nezávislých elektrických okruhov zaslučovaním pomocou

podzemných VN vedení (SO - VN 22 kV prípojky). Navrhujeme jeden bod napojenia na trafostanicu T930 ZABLOK a druhým predpokladaným bodom napojenia navrhujeme T916 OBCHODY.

Druhá alternácia počíta s napojením centrálnych rozvodov jednotlivých funkčných častí z existujúcich bodov NN rozvodov SSE Žilina cez najbližšie kapacitne voľné PRIS skrine zaslučkovaním na výkonovej úrovni aj s predpokladanou rezervou pre ďalšiu výstavbu v tomto záujmovom území minimálne 200 kW. (SO - NN 0,4 kV rozvody).

Umelé osvetlenie a vnútorné silnoprúdové rozvody (SO - Umelé osvetlenie a vnútorné silnoprúdové rozvody) sú riešené z centrálného rozvádzača RH napojeného z trafostanice umiestnenej v pozemnom priestore. Z uvedeného rozvádzača budú napojené silnoprúdovou inštaláciou Cu jednotlivé ďalšie stavebné objekty parkovacej garáže. Umelé osvetlenie podľa predbežného výpočtu navrhovanej funkčnej časti podzemnej parkovacej garáže bude vyžadovať inštalovaný výkon $P_{iosv} = 20$ kW. Pre potreby vzduchotechniky sa predpokladá inštalovaný výkon $P_{ivzt} = 25$ kW, pre potreby ÚK a výroby tepla sa predpokladá inštalovaný výkon $P_{iúk} = 50$ kW a pre prípad potreby výroby TUV sa predpokladá inštalovaný výkon $P_{ivzt} = 10$ kW. Vykurovanie objektov miestností SBS a hygienických zariadení bude riešené elektrickým podlahovým systémom s ekvitermickou reguláciou.

▪ Predpoklady uplatnenia technológie bezpečnostného monitoringu

/ Technická analýza oblastí:

- **EPS** – Elektrická požiarňa signalizácia
- **PTV** – Priemyselná televízia
- **PDS** – Prístupový a dochádzkový systém

Technické riešenie zabezpečenia a ochrany priestorov ako sú podzemné garáže, predstavujú komplexný systém ochrany v rôznych úrovniach s priamou nadväznosťou a prepojením na profesie a systémy, ktoré zabezpečujú správny chod a fungovanie parkovacieho zariadenia. Z hľadiska bezpečnosti a komfortu užívania zariadenia je pozornosť zameraná najmä na :

EPS

- správny výber systému s ohľadom na výskyt rôznych druhov a množstva horľavín, charakteru stavby,
- pohybu ľudí a možností úniku
- možnosť využitia programovateľných výstupov pre ovládanie zariadení a technológií, ktoré sú pre prevádzku nevyhnutné a majú priamy vplyv na bezpečnosť pri vzniku požiaru , ako aj na proces horenia a šírenia splodín (komínový efekt) pričom najväčšiu pozornosť treba venovať hlavne :
 - * klimatizácii
 - * vzduchotechnike
 - * kúreniu
 - * vstupným dverám a únikovým priestorom
 - * automatickým bránam, žalúziám a roletám

- možnosť napojenia na informačné technológie pre monitoring
- možnosť prepojenia s PZSR , MP alebo priamo s HZZ

PTV

- spracovanie obrazu a záznamu na PC (digitalizačné karty), alebo pomocou digitálneho videorekordéra (DVR), ktorý sa dá pripojiť do LAN siete priamo (min. 50obr./s)
- kamery s vyššou citlivosťou v krytoch farebné aj čb
- objektívy podľa priestoru použitia a svetelných podmienok
- monitory 17" a centrálny min 21" alebo LCD TV
- alarmové vstupy pre napojenie na EPS - prepnutie kamery v prípade požiaru (DVR)
- rozmiestnenie kamier podľa dispozície parkovacích a technologických miest - potrebný projekt
- možnosť pripojenia na MP (Mestská polícia)

PDS

- vybrať systém kompatibilný pre ovládanie brán, rámp a únikových dverí ako aj parkovacieho automatu-bezkontaktný.

Uvažuje sa aj s možnosťou prepojenia mestskej svetelnej signalizácie so systémom EPS v podzemnej parkovacej garáži a zablokovali sa potrebné komunikácie pre plynulý odsun ľudí a áut v prípade požiaru ako aj bezkolízny prístup techniky hasičského záchranného zboru.

▪ Predpoklady uplatnenia technológie merania a regulácie

Vzhľadom na hygienické požiadavky vyplývajúce z ustanovení príslušných noriem, bude v korelácii so vzduchotechnickým zariadením aktuálne uplatnenie technológie merania a regulácie prioritne výfukových plynov, aby sa zabránilo vzniku neprípustných koncentrácií škodlivých plynov a pár. Určujúcou škodlivinou je pritom CO (oxid uhoľnatý).

Taktiež sa javí vhodné uplatnenie technológie merania a regulácie pre zabezpečenie rovnomernosti požadovanej tepelnej klímy priestoru PPG.

V prípade uplatnenia systému zavodeného stabilného hasiaceho zariadenia bude technológia merania a regulácie zameraná tiež na kontrolu teploty priestoru podzemnej parkovacej garáže kvôli zamedzeniu premrznutia potrubia.

8.5. Dopravné riešenie

▪ Širšie dopravné vzťahy

Základ komunikačnej siete v meste tvorí cesta I/61 Bratislava – Trenčín – Bytča – I/18, ktorá prechádza mestom ako prieťah a delí ho na dve časti. Cesta je súbehom diaľnice D61. V meste je osou dopravného systému, a plní funkciu zbernej

komunikácie B1 a je zaťažovaná dopravou tranzitnou, zdrojovou, cieľovou a vnútromestskou.

V rámci riešenia Urbanistickej štúdie Dubnica nad Váhom - CMZ / časť, bola navrhnutá pre túto komunikáciu kategória MZ 12/40 so šírkou jazdného pruhu 3,25 m a zastavovacím pruhom šírka 2,0 m.

S ohľadom na polohu komunikácie je na tejto možné uplatniť prvky upokojenia, medzi ktoré patria priečne prahy na komunikácii, budovanie križovatiek ako okružných, zníženie požadovanej rýchlosti $V = 40 \text{ km/h}$. Dopravný okruh funkčnej triedy B2 je navrhovaný a definovaný v schválenom územnom pláne mesta.

V rámci návrhu dopravného riešenia v Urbanistickej štúdii Dubnica nad Váhom - CMZ / časť sú obmedzené napojenia na cestu I/61 tak, aby ich vzdialenosť vyhovovala požiadavkám STN 736110 o vzájomnej vzdialenosti križovatiek. Návrh dopravného riešenia taktiež rieši maximálnu možnú segregáciu peších návštevníkov od dopravy automobilovej. Obsluha motorovou dopravou je usporiadaná a riešená tak, aby vytvorila pokojné zóny pre peších návštevníkov.

▪ Návrh napojenia verejného podzemného parkoviska na dopravnú sieť mesta

Návrh riešenia verejného podzemného parkoviska v správe mesta s počtom cca 150 parkovacích miest, si vyžaduje dopravné napojenie prostredníctvom jestvujúcej križovatky, ktorá sa upraví v zmysle požiadaviek STN 736102 Projektovanie križovatiek na komunikáciách. V smere od Trenčína sa upraví odbočovací pruh vpravo v dĺžke $L_v = 25,0 \text{ m}$ a $L_d = 40 \text{ m}$. Pripojovací pruh v smere na Žilinu nie je potrebné v zmysle normy budovať s ohľadom na to, že návrhová rýchlosť je menšia ako 80 km/hod. V smere od Žiliny je navrhnutý odbočovací pruh vľavo s dĺžkou v zmysle STN 736102 v dĺžke $L_c = 20,0 \text{ m}$, $L_d = 20,0$, $L_v = 25,0 \text{ m}$.

Vjazd do podzemného parkingu je riešený formou prekrytej rampy o dĺžke 30,7 m pri navrhovanom pozdĺžnom sklone rampy 15%. Toto riešenie si vyžiada úpravu napojenia parkoviska predajne Lidl (je riešené v UŠ Dubnica nad Váhom – CMZ / časť), nakoľko rampa zabráni priamemu napojeniu z cesty I/61.

V rámci návrhu je riešená úprava umiestnenia autobusových zastávok tak, aby bolo možné zabezpečiť (okrem navrhovaných mimoúrovňových variantov) tiež riešenie úrovňového priechodu pre peších aj pre cyklistov v zmysle návrhu Urbanistickej štúdie Dubnica nad Váhom - CMZ / časť. Autobusové zastávky sú na ceste I/61 oproti SPŠ v dôsledku riešenia vjazdu do podzemnej garáže premiestnené v smere na Trenčín za navrhovaný peší priechod a v smere na Žilinu smerom ku okružnej križovatke rovnako až za navrhovaný peší priechod. Zastávky sú riešené na samostatných zastávkových pruhoch, pričom ich rozmery sú navrhnuté v zmysle normy, ktorá určuje, že maximálna dĺžka nástupnej hrany je 37,0 m.

Mimoúrovňové pešie prepojenie priestoru Námestia Matice slovenskej v pokračovaní pešej zóny je v súčasnosti zabezpečené peším podchodom pod cestou I/61. Ako ďalšia možnosť pešieho prepojenia priestoru Námestia Matice slovenskej s priestorom pred SPŠ cez cestu I/61 je výhľadovo uvažovaná v navrhovanom objekte s vybavenosťou, s nástupným priestorom oproti SPŠ, ako peší nadchod nad cestou I/61 v krytom objekte vybavenosti.

Chodník okolo cesty I/61 po pravej strane ulice Obrancov mieru v smere Centrum, z dôvodov vedenia cyklistickej cestičky, navrhujeme vybudovať medzi touto

cestičkou a bytovkami. Obdobne chodník medzi SPŠ a okružnou križovatkou okolo cesty I/61 bude vedený za cyklistickou cestičkou.

V zmysle územného plánu sú vedené hlavné cyklistické cestičky v súbehu s cestou I/61 a v súbehu s bývalou ulicou Boženy Němcovej a Nám. Sv. Jakuba. Smerom severovýchodným sú navrhnuté obojstranné jednosmerné cyklistické cestičky okolo cesty I/61. Smerom juhozápadným je vedená obojsmerná cyklistická cestička vpravo od cesty I/61 po peši priechod pri SPŠ. Ďalej obojsmerná cyklistická cestička pokračuje vľavo (v smere Trenčín) vedľa cesty I/61.

/ Riešenie prevádzky podzemného parkoviska

V rámci podzemného parkoviska sú navrhnuté parkovacie miesta kolmé tak, aby bol rešpektovaný rozmer nosnej konštrukcie – osová vzdialenosť stĺpov 8,0 m, z čoho vyplýva veľkosť státia 2,4 x 5,0 m. Medzi parkovacími miestami sú navrhnuté komunikácie šírky 5,5 m. V zmysle vyhl. č. 532/2002 Z.z. o všeobecno-technických podmienkach na výstavbu sú navrhnuté min. 4 % stojísk pre imobilných občanov, čo predstavuje potrebu min. 8 miest rozmeru 3,5 x 5,0 m.

Pre vertikálny pohyb peších sú navrhnuté komunikačné jadrá (4) schodiskami. Časť komunikačných jadier (2) je vybavená aj výťahmi a priestormi s hygienickými zariadeniami.

V rámci podzemného parkoviska navrhujeme použiť progresívne informačné systémy, ktoré by zabezpečili informovanosť vodiča o voľných kapacitách v priestore parkoviska.

8.6. Riešenie súvisiacich prevádzkových súborov a stavebných objektov vodohospodárskych a energetických zariadení

▪ Vodohospodárske zariadenia

/ Realizácia prevádzkových súborov:

- Automatická tlaková stanica – 1x (pre požiarne účely)

ATS je navrhovaná za účelom zabezpečenia potrebného tlaku a množstva vody pre požiarne účely - potrebný tlak 0.50 Mpa, požadovaný prietok 1200 l/min = 20 l/s. Celková požiadavka na množstvo požiarnej vody je 25 l/s

- Prečerpávacie stanice zo sociálnych zariadení - 2x

V podzemných priestoroch parkovacej garáže sú navrhnuté verejné sociálne zariadenia, verejné záchody, v dvoch samostatných priestoroch, každé sociálne zariadenie tvorí samostatný funkčný celok. Za účelom odvádzania splaškových vôd sú navrhnuté prečerpávacie stanice (pre každý verejný záchod samostatne), umiestnené pod podlahou. Splaškové vody budú prečerpávané do kanalizačnej prípojky, ktorá bude gravitačná, s vyústením do mestskej jednotnej kanalizácie DN 800. Čerpacie stanice navrhujeme s využiteľným objemom 0,8 m³.

- Technologická časť fontány – 1x

V zmysle architektonického riešenia pešej zóny na Námestí Matice slovenskej bude v úrovni 1. NP podzemnej parkovacej garáže vybudovaná exteriérová fontána. Fontána nebude klasická striekajúca, ale tečúca. V architektonicky riešenom zapustenom žľabe bude dláždeným priestranstvom námestia prúdiť (tiecť) voda do recipientu – nádržky, z ktorej sa bude prečerpávať opätovne do

dvoch jednotlivých zdrojových miest výverov. Vytvorí sa tak uzavretý recirkulačný systém, znázorňujúci kolobeh vody. Prúdenie vody nebude ustálené, ale premenlivé. Prietoky navrhujeme rozkolísane v rozmedzí 2,0 až 15,0 l/s – sporadicky. Regulácia prietokov bude zabezpečená prevádzkovým súborom. Prevádzkový súbor, technologická časť, bude umiestnená v sacej nádržke pod lávkou a v 1. PP podzemnej parkovacej garáže, v priestore „Technologická jednotka fontány“.

Približne 15 m od lávky ponad vodnú nádrž fontány, v priamočiarom pokračovaní jej osi, je navrhovaná pitná fontána, ako jej ideová a funkčná súčasť. Prebytočná voda (prepad) z pitnej fontány je vedená žliabkom v dizajne dlažby námestia až po zaústenie do hlavného vodného žlabu pod lávkou, s odtokom do vodnej nádrže fontány.

/ Realizácia stavebných objektov:

- Preložka odľahčovacej stoky DN 1000, dĺžky: 235,0m
Realizáciou zámeru dochádza k požiadavke na preložku odľahčovacej stoky (OS) DN 1000. Táto je v súčasnosti vedená územím, kde sa bude realizovať výstavba. Odľahčovacia stoka odvádza odľahčené vody z odľahčovacej komory na zberači G do recipientu, ktorým je Dubnický potok.
- Preložka dažďovej kanalizácie od „Lidl“ DN 400, dĺžky: 48,0 m
V rámci tejto preložky sa preloží aj dažďová kanalizácia od obchodného domu Lidl. Jestvujúca kanalizácia pri OD Lidl sa navrhovanou výstavbou zruší. Nové potrubie sa vybuduje popri stene navrhovanej podzemnej parkovacej garáže a pri vjazde do nej sa napojí na odľahčovaciu stoku (OS) DN 1000. Podmienkou napojenia týchto vôd na OS je ich prečistenie na lapači ropných látok, keďže prevažná časť týchto vôd je z parkoviska, a je pravdepodobné ich znečistenie ropnými látkami. V prípade, že pri rušení jestvujúcej dažďovej kanalizácie pre OD Lidl, dôjde aj k zrušeniu jestvujúceho lapača, musí sa vybudovať nový lapač ropných látok.
- Preložka zberača „K“ - DN 800 jednotnej kanalizácie, dĺžky: 260,0 m
Aby sa zachoval jestvujúci systém odvádzania splaškových vôd, je nutné odľahčovaciu stoku aj kanalizačný zberač „K“ DN 800 v úseku výstavby podzemnej parkovacej garáže a potenciálnych stavieb v kontaktnom priestore Námestia Matice slovenskej preložiť.
- Preložka vodovodu DN 200 , II. tlakové pásmo, dĺžky: 245,0 m
Preložku vodovodu II. tlakového pásma si vyžiada výstavba podzemného parkoviska v rámci širšie riešeného kontaktného územia, aby sa zachoval jestvujúci systém zásobovania pitnou vodou. Jestvujúce potrubie je profilu DN 200, z materiálu PVC. Preložku navrhujeme z materiálu HD - PE, PE 100, SDR 11, profilu \varnothing 225 x 20,5 mm.
Vodovodné potrubie bude kladené súbežne s kanalizáciou, do spoločnej ryhy s kanalizačným potrubím, pri dodržaní odstupnej vzdialenosti min. 0,60 m a požadovaného priestorového usporiadania.
Na prekládke je nutné riešiť požiarne hydranty. Pri podzemnej parkovacej garáži je navrhnutý požiarne hydrant.
- Vodovodné prípojky (z I. a II. tlakového pásma) dĺžky: 195,0 m
 - z I. tlakového pásma: 63,0 m
 - z II. tlakového pásma: 132,0 m

Z hľadiska požiarnej bezpečnosti je požiadavka napojiť sa potrubím DN 150 z tlakového pásma I., aj z tlakového pásma II. Technicky bude zabezpečené, aby jednotlivé tlakové pásma neboli prepojené. Prípojka z II. tlakového pásma bude slúžiť súčasne pre napojenie sociálnych zariadení.

Pre požiarne účely SHZ je potrebné zabezpečiť tlak 0.50 Mpa, požadovaný prietok 1200 l/min = 20 l/s.

Celková požiadavka na množstvo požiarnej vody je 25 l/s

- Kanalizačná prípojka dĺžky: 88,0 m

V podzemných priestoroch parkovacej garáže sú navrhnuté verejné sociálne zariadenia, verejné záchody, v dvoch samostatných priestoroch, každé sociálne zariadenie tvorí samostatný funkčný celok. Za účelom odvádzania splaškových vôd sú navrhnuté prečerpávacie stanice (pre každý verejný záchod samostatne), umiestnené pod podlahou. Splaškové vody budú prečerpávané do kanalizačnej prípojky, ktorá bude gravitačná, s vyústením do mestskej jednotnej kanalizácie DN 800.

Počas výstavby môžu byť kanalizačnou prípojkou DN 300 odvádzané vody z povrchového odtoku, so súhlasom vodárenskej spoločnosti. Odvádzanie vôd z parkoviska Lidl je podmienené ich prečistením na lapači ropných látok.

- Fontána – stavebná časť

V zmysle architektonického riešenia pešej zóny na Námestí Matice slovenskej bude v úrovni 1. NP podzemnej parkovacej garáže vybudovaná exteriérová fontána. Stavebno-technicky je navrhovaná dizajnersky riešeným plytkým žlabom, čiastočne v krivke a čiastočne priamočiaro prechádzajúcim priestranstvom námestia. V centrálnej časti je navrhnutý recipient – vodná nádržka tvaru kruhového výseku, vyspádovaná smerom k vrcholu zakrivenia výseku. V bezprostrednej blízkosti je situovaná zeleň, vo forme trávniku. Celková dĺžka žlabu je 118,0 m, jeho konštrukčná šírka je 1,0 m. Materiálový dizajn bude predmetom DSK, resp. projektu pre realizáciu stavby. Rúrové rozvody, dĺžky cca 270 m budú uložené pozdĺž telesa zapusteného žlabu pod dlažbou pešej zóny. Fontána bude napúšťaná a dopúšťaná vodou z vodovodnej prípojky.

Voda z fontány bude vypúšťaná rúrami DN 200, celkovej dĺžky cca 90 m do dažďovej kanalizácie - „Preložka dažďovej kanalizácie od „Lidl“ DN 400.

Približne 15 m od lávky ponad vodnú nádrž fontány, v priamočiarom pokračovaní jej osi je navrhovaná pitná fontána, ako jej ideová a funkčná súčasť. Prebytočná voda (prepad) z pitnej fontány je vedená žliabkom v dizajne dlažby námestia až po zaústenie do hlavného vodného žlabu pod lávkou, s odtokom do vodnej nádrže fontány.

▪ **Elektro-energetické zariadenia a telekomunikácie**

/ Realizácia stavebných objektov:

Zámer rieši v návrhu preložku vonkajších silnoprúdových rozvodov VN, zahustenie podzemnej trafostanice TR, vonkajšie silnoprúdové rozvody NN, umelé osvetlenie a vnútorné silnoprúdové rozvody vrátane el. ochrany pred bleskom, preložku existujúceho verejného osvetlenia, vonkajšie a verejné osvetlenie, vonkajšie oznamovacie zariadenia - telekomunikačnú prípojku a vnútorné telekomunikačné rozvody okrem parciálnych slaboprúdových rozvodov pre systémy EZS, EPS a kamerové elektrické zariadenia.

- **Preložka vonkajšieho podzemného vedenia – 22 kv linka vn i. č. 177**

Pre novonavrhované zahustenie podzemnou transformačnou stanicou 22/0,42/0,241 kV, 1x630 kVA je potrebné navrhnuť VN privody tak, aby plánovaná transformačná stanica bola zapojená do systému VN z jestvujúceho vedenia VN I č.177 – prepoja medzi TS č. 930 a TS č. 931, formou jeho prekládky (zmenou jeho trasy).

- Podzemná distribučná transformačná stanica do 630 kw
- Vonkajšie a verejné osvetlenie
- Vonkajšie oznamovacie rozvody-telekomunikačná prípojka
- Preložka verejného osvetlenia

Súčasťou riešenia tohto stavebného objektu je aj preložka existujúceho vedenia a stĺpov verejného osvetlenia (VO) v úseku od čela budovy Eurotelu až po koniec plochy parkoviska obchodného domu FIX, resp. trasu verejného mestského osvetlenia v doterajšej konfigurácii dočasne ukončiť pred budovou Eurotelu až po koniec parkovacej plochy OD FIX a zabezpečiť provizórne VO tak, aby v období, kedy nie je k dispozícii prírodný zdroj svetla, malo mesto umelé osvetlenie. Osvetlenie staveniska potrebnej dimenzie zabezpečí v čase výstavby dodávateľ stavby.

9. ZDŮVODNENIE POTREBY ČINNOSTI V DANEJ LOKALITE

Potenciálnu priestorovú lokalizáciu verejného podzemného parkoviska v reálnych a plánovaných podmienkach mesta Dubnica nad Váhom predkladáme v želateľnej dynamizujúcej polohe vzťahov novej kvality. Lokalizácia sa pritom opiera o existujúce optimálne možnosti využitia územno-rozvojového potenciálu centrálného priestoru mesta.

Vnútorň integrálny potenciál mesta Dubnica nad Váhom je zreteľne profilovaný v regionálnych a miestnych územno-rozvojových dokumentoch, prioritne v ÚPN mesta Dubnica nad Váhom. Dokumenty preukazujú výrazný potenciál socio-ekonomickej štruktúry, infra a supraštruktúry, výrazný ľudský potenciál a kultúrno-duchovné hodnoty. Tieto za predpokladu kvalitatívneho priestorového zhodnotenia centrálnej štruktúry mesta predurčujú možnú lokalizáciu silných investícií, so stabilizačným a rozvojovým efektom formovania novej kvality mesta aj v jeho širšom geopolitickom priestore.

Zárukou efektívnej lokalizácie investícií, stabilizácie a optimálnych rozvojových trendov je predovšetkým centrálna štruktúra mesta Dubnica nad Váhom, v súčasnosti 27. najväčšieho mesta Slovenska. Tento ťažiskový priestor mesta disponuje potenciálnou rezervou rozvoja výrazne urbánnej štruktúry s hmotnou socio-kultúrnou podstatou. V širšom politicky novokoncipovanom priestore mesta Dubnica nad Váhom táto reprezentuje prioritné postavenie nositeľa očakávaných efektívnych rozvojových trendov.

Významné postavenie mesta a s ním súvisiacu potrebu kvalitatívneho priestorového rastu výrazne podporuje jeho dopravný strategický význam, ktorý spočíva v začlenení mesta v rámci priestoru križovania hlavného európskeho multimodálneho koridoru vedúceho východo-západným smerom a severo-južného nadregionálneho dopravného koridoru, s očakávanou výraznou akceleráciou v budúcnosti.

Dubnica nad Váhom reprezentuje jadrovú časť mikroregionálnej sídelnej štruktúry s dominantným výrobo-hospodárskym potenciálom, s výhodnou väzbou na regionálny až nadregionálny obchodný a kultúrny transfer.

V roku 1997 bol pre mesto Dubnica nad Váhom spracovaný a uznesením Mestského zastupiteľstva v Dubnici nad Váhom číslo 48/1997 z 25. 6. 1997 schválený Územný plán (ďalej len ÚPN) sídelného útvaru Dubnica nad Váhom, pričom jeho záväzné časti boli vyhlásené Všeobecne záväzným nariadením mesta Dubnica nad Váhom číslo 23/1997. Nadväzné priebežné aktualizovanie predmetného územného plánu formou zmien a doplnkov (Zmena č.1, Zmena č.2, Zmena č.3 a doplnok č.1, Zmena č.4 a doplnok č.2), nemalo podstatný vplyv na reguláciu rozvoja centrálnej štruktúry mesta, ktorej súčasťou je aj priestor pešej zóny na Námestí Matice slovenskej a v ňom vymedzený projektovaný stavebný celok podzemných parkovacích garáží a verejného priestranstva (časti pešej zóny) nad podzemnými parkovacími garážami.

Jednou z problematík vytypovaných ÚPN mesta Dubnica nad Váhom pre ďalší rozvoj, s požiadavkou na podrobnejšie riešenie v stupni ÚPN-Z, resp. UŠ-Z, je aj územie centrálnej mestskej zóny (ďalej len CMZ). Koncepčným ťažiskom tohto územia je reálna a potenciálna polyfunkčná štruktúra, situovaná pozdĺž dvoch hlavných urbanistických rozvojových osí mesta, s ťažiskovými pólmi potenciálnej centrálnej štruktúry mesta v priestoroch Nám. Matice slovenskej a Nám. 1. mája. (v súčasnosti premenovaného na Nám. Sv. Jakuba).

Nadväzne na ÚPN mesta bola vypracovaná UŠ Dubnica nad Váhom – CMZ / časť (ARCH.EKO, s.r.o., r. 2005). Cieľom UŠ Dubnica nad Váhom – CMZ / časť, bolo získať optimálne urbanistické riešenie užšie vymedzeného centrálneho územia mesta, s prehodnotením reálnej priestorovej skladby a funkčných plôch, so zohľadnením významu ich polohovania v centre mesta. Dôležité je pritom riešenie priestorových, dopravných a prevádzkových väzieb na okolité funkčné plochy a ich zástavbu, v súlade so schválenými regulatívmi ÚPN mesta Dubnica nad Váhom.

Vypracovanie UŠ Dubnica nad Váhom – CMZ / časť, zabezpečilo:

- podmienky pre rozvoj pešej zóny v priestoroch Nám. Matice slovenskej, Nám. Sv. Jakuba a hlavných peších trás pozdĺž hlavnej mestskej triedy – cesta I/61 a pozdĺž Dubnického potoka, vrátane urbanistického riešenia dopravy a sietí technickej infraštruktúry
- územno-technické východiská a podmienky pre nadväznú projektovú prípravu, územné rozhodovanie a stavebné konanie súvisiace s postupnou, etapovou realizáciou priestorov pešej zóny.

Ústredným konceptným problémom je harmonické, kontinuálne zapojenie územia zóny do širšieho urbánneho kontextu centra mesta (pri eliminovaní súčasného bariérového efektu Ulice Obrancov mieru) a dosiahnutie žiadúcej priestorovej identifikácie a referencie centra mesta.

Koncepcia cielene sleduje zhodnotenie územno-rozvojového potenciálu predmetnej zóny v jeho fyzickej (priestorovo-hmotovej a územno-technickej) a tiež ideovej (sociologickej a kultúrno-vývojovej, odkazovej) časopriestorovej rovine.

Vzhľadom na skutočnosť, že v dlhodobej stratégii mesta Dubnica nad Váhom výrazne rezonuje úloha rekonštrukcie a prestavby pešej zóny mesta, so

súčasným zabezpečením potrebného väčšieho počtu parkovacích miest, ako najaktuálnejšie problémy pre riešenie a realizáciu v najbližšom období boli stanovené:

- realizácia komplexnej infraštruktúry podporujúcej rozvoj mesta a zohľadňujúcej rast kvality životného prostredia
- vybudovanie pešej zóny v centre mesta, na základe vypracovania projektovej dokumentácie.

V prvej fáze realizácie uvedených aktuálnych problémových okruhov sa Mesto Dubnica nad Váhom za pomoci finančných podporných zdrojov z ES orientuje na vypracovanie projektovej dokumentácie pre vybudovanie časti pešej zóny na Námestí Matice slovenskej, vrátane verejných podzemných parkovacích priestorov. Vytvoria sa tak predpoklady pre nadväznú pokračovanie stavebnej realizácie s možnosťou nadväznej finančnej podpory zo zdrojov ES.

Príprava projektovej dokumentácie pre vybudovanie časti pešej zóny na Námestí Matice slovenskej, vrátane verejných podzemných parkovacích priestorov bola zahájená vypracovaním Analýzy súčasného stavu a Predbežnou dokumentáciou (Predprojektovou štúdiou) Dubnica nad Váhom - Pešia zóna na Námestí Matice slovenskej (ARCH.EKO, s.r.o., marec – apríl 2006).

Uvedená predprojektová štúdia má hodnotiacu a návrhovú polohu, orientovanú na dve základné funkčné časti pripravovanej stavby –

- A - spodná funkčná časť stavby / Podzemné parkovacie garáže – verejná časť vrátane preložiek inžinierskych sietí
- B - vrchná funkčná časť stavby / Exteriér – verejné priestranstvo pešej zóny nad podzemnými parkovacími garážami

- V hodnotiacej polohe predmetom úlohy je:

/ hodnotenie súčasného stavu s charakteristikou územia a analýzou jeho územno-plánovacích východísk a analýzou územno-technických východísk pre nadväznú projektovú dokumentáciu

/ vymedzenie limitov územia a ich rámcové zhodnotenie vo vzťahu k pripravovanej stavbe

- V návrhovej polohe predmetom úlohy je:

/ urbanistické riešenie stavebného celku

/ architektonické riešenie stavebného celku a jednotlivých funkčných častí stavby

/ základné konštrukčné a technické riešenie jednotlivých funkčných častí stavby

/ určenie požadovaného štandardu vybavenia jednotlivých funkčných častí stavby

/ rámcový popis technického vybavenia

/ rámcové technicko-ekonomické zhodnotenie pripravovanej stavby

10. CELKOVÉ NÁKLADY

/ RÁMCOVÉ TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZHODNOTENIE PRIPRAVOVANEJ STAVBY

10.1. Predpokladané investičné náklady

10.1.1. Predpokladané investičné náklady na A/ Podzemné parkovisko / spodná funkčná časť stavby + rekonštrukcia a prekládka sietí TI

Na základe reálnych príkladov a referencií podobných realizácií k časovej relácii r. 2005, možno uviesť investičný náklad / m³ v rozsahu cca 3 600 - 3 800 Sk / m³ (bez rekonštrukcie a prekládky sietí TI a bez hornej stavby).

Odvodenie nákladnosti na podmienky predmetu Zámeru Dubnica nad Váhom - pešia zóna na Námestí Matice slovenskej - spodná funkčná časť stavby / podzemná parkovacia garáž – verejná časť bez preložiek inžinierskych sietí:

Obostavaný priestor cca 110 x 55 m x 4 m = 24 200 m³

Investičný náklad / m³ = 3 800 Sk (bez rekonštrukcie a prekládky sietí TI)

Investičné náklady cca 91 960 000 Sk (bez rekonštrukcie a prekládky sietí TI) x index rastu cien: cca 92 000 000 Sk.

Odvodenie nákladnosti na podmienky predmetu Zámeru Dubnica nad Váhom - pešia zóna na Námestí Matice slovenskej - spodná funkčná časť stavby / podzemné parkovacie garáže – verejná časť vrátane preložiek inžinierskych sietí:

Investičný náklad / m³ = 5 000 Sk (vrátane rekonštrukcie a prekládky sietí TI).

Investičné náklady cca 121 000 000 Sk (vrátane rekonštrukcie a prekládky sietí TI).

P o z n á m k a : Uvádzané predpokladané investičné náklady treba doplniť ďalej o zvýšené nároky na zabezpečenie stavby voči zosuvu kontaktných objektov, úpravu vstupnej križovatky do PPG, príp. iné nepredvídané a vyvolané náklady ...

Výsledný rámcový predpoklad celkových investičných nákladov na podzemnú parkovacu garáž / spodná funkčná časť stavby + rekonštrukciu a prekládky sietí TI: 130 000 000 Sk.

10.1.2. Predpokladané investičné náklady na B/ Pešie priestranstvo / vrchná funkčná časť stavby / exteriér – verejné priestranstvo pešej zóny nad podzemnými parkovacími garážami

Na základe reálnych príkladov a referencií podobných realizácií k časovej relácii r. 2005, možno uviesť investičný náklad / m² cca 4 000 Sk / m² (avšak vrátane rekonštrukcie a prekládky sietí TI), pričom náklady na stavbu spodnú (prekládka sietí TI) boli často podstatne vyššie ako na stavbu hornú (architektúru komunikačnej úrovne verejného priestranstva).

Odvodenie nákladnosti na podmienky predmetu Zámeru Dubnica nad Váhom - pešia zóna na Námestí Matice slovenskej - vrchná funkčná časť stavby / exteriér – verejné priestranstvo pešej zóny nad podzemnými parkovacími garážami:

Zastavaná plocha cca 110 x 55 m = 6 050 m²

Investičný náklad / m² = 4 000 Sk (vrátane rekonštrukcie a prekládky sietí TI)

Investičné náklady cca 24 200 000 Sk (vrátane rekonštrukcie a prekládky sietí TI) x index rastu cien: cca 25 000 000 Sk

Investičný náklad / m² = cca 1 500 Sk (bez započítania rekonštrukcie a prekládky sietí TI, ktoré sú započítané v spodnej stavbe - PPG).

Investičné náklady na vrchnú funkčnú časť stavby / exteriér – verejné priestranstvo pešej zóny nad podzemnými parkovacími garážami je možné rámcovo predpokladať na úrovni cca 10 000 000 Sk (bez započítania rekonštrukcie a prekládky sietí TI, ktoré sú započítané v spodnej stavbe - PPG).

P o z n á m k a : Uvádzané predpokladané investičné náklady treba doplniť ďalej o nároky na zeleň, mobiliár a príp. iné nepredvídané a vyvolané náklady ...

Výsledný rámcový predpoklad celkových investičných nákladov na exteriér – verejné priestranstvo pešej zóny nad podzemnými parkovacími garážami / vrchná funkčná časť stavby: 20 000 000 Sk.

10.1.3. Celkový predpoklad investičných nákladov

Celkový predpoklad investičných nákladov na stavbu: A/ Podzemná parkovacia garáž + B/ Exteriér – verejné priestranstvo pešej zóny nad podzemnými parkovacími garážami predstavuje rámcovo: 121 000 000 Sk + 10 000 000 Sk = 131 000 000 Sk.

P o z n á m k a : Uvádzané predpokladané investičné náklady treba doplniť ďalej o zvýšené nároky na riešenie prekládky vodohospodárskych líniových stavieb (kanál, vodovod), zabezpečenie stavby voči zosuvu kontaktných objektov, zeleň, mobiliár, úpravu vstupnej križovatky do PPG, príp. iné nepredvídané a vyvolané náklady ...

Výsledný predpoklad celkových investičných nákladov na stavbu (spolu funkčné časti stavby A+B): 150 000 000 Sk.

10.2. Predpokladané investičné náklady na TI a vybrané technologické časti

10.2.1. Kanalizácia, vodovod

▪ Preložka odľahčovacej stoky DN 1000

Predpokladaná dĺžka preložky 270 m'

Rámcový investičný náklad v zmysle THU: 37 000,- Sk / m'

270 m' x 37 000,- Sk = 9 990 000,- Sk

▪ Preložka zberača K DN 800 jednotnej kanalizácie

Predpokladaná dĺžka preložky 260 m'

Rámcový investičný náklad v zmysle THU: 22 000,- Sk / m'

260 m' x 22 000,- Sk = 5 720 000,- Sk

▪ Preložka vodovodu DN 200 PVC II. tlakové pásmo

Predpokladaná dĺžka preložky 265 m' + nová vetva 270 m'

Rámcový investičný náklad v zmysle THU: 8 790,- Sk / m'

265 m' x 8 790,- Sk = 2 329 350,- Sk

270 m' x 8 790,- Sk = 2 373 300,- Sk
 Spolu: 4 702 650,- Sk

Celkové investičné náklady na kanalizáciu a vodovod podľa THU 20 412 650 Sk
 Reálne náklady je možné očakávať nižšie.

10.2.2. Elektro-silnoprúd

- Alternatíva s trafostanicou a VN káblami (s bežným štandardom umelého osvetl.)

SO - VN 22 kV prípojky / funkčná časť A/	500 000 Sk
SO - NN 0,4 kV rozvody / funkčná časť A/	350 000 Sk
PS - Podzemná kiosková trafostanica / funkčná časť A/	2 000 000 Sk
SO - VO / funkčná časť B/	400 000 Sk
SO - Umelé osvetl. a vnútorné silnopr. rozvody / funkčná časť A/	400 000 Sk
S p o l u :	3 650 000 Sk

- Alternatíva s trafostanicou a VN káblami (s vyšším štandardom umelého osvetl.)

SO - VN 22 kV prípojky / funkčná časť A/	500 000 Sk
SO - NN 0,4 kV rozvody / funkčná časť A/	350 000 Sk
PS - Podzemná kiosková trafostanica / funkčná časť A/	2 000 000 Sk
SO - VO / funkčná časť B/	400 000 Sk
SO - Umelé osvetl. a vnútorné silnopr. rozvody / funkčná časť A/	950 000 Sk
S p o l u :	4 200 000 Sk

- Alternatíva bez trafostanice – (mínus 2 000 000 Sk) 2 200 000 Sk

P o z n á m k a : Uvádzané investičné náklady na osvetlenie sú v tejto fáze prezentované vo všetkých alternatívach nie so štandardom vysokej náročnosti, ktorá sa predpokladá na ilumináciu ťažiskového verejného priestoru – námestia. Štandard v závislosti na cene bude posudzovaný v rámci DSK.

10.2.3. Vzduchotechnické zariadenia

- Alternatíva č.1

Uplatnenie technológie odsávania vzduchu odvodnými ventilátormi (min. 2 súpravy), s úhradou vzduchu cez vstupné rampy priamo z exteriéru. Dodávka tepla do priestoru vzduchovými clonami inštalovanými v priestore vstupov do garáže.

Predpokladané investičné náklady na alternatívu č.1	2,60 mil Sk
+ Investičný náklad na zariadenie na výrobu tepla – (kotelňa)	0,65 mil Sk
S p o l u :	3,25 mil Sk

- Alternatíva č.2

Uplatnenie technológie odsávania vzduchu odvodnými ventilátormi (min. 2 súpravy), cez rekuperátory tepla.

Predpokladané investičné náklady na alternatívu č.2	3,5 mil Sk
---	------------

10.2.4. Vykurovacie zariadenia

Predpokladané Investičné náklady

1. Elektrické vykurovanie (len vykurovacie telesá) 170 000,- Sk
2. - Teplovodné vykurovanie 380 000,- Sk
 - Teplovodná prípojka 550 000, Sk

11. DOTKNUTÁ OBEC

/ Dubnica nad Váhom

12. DOTKNUTÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ

/ Trenčiansky samosprávny kraj

13. DOTKNUTÉ ORGÁNY

/ **Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Trenčíne**
Hviezdoslavova 3, 911 49 Trenčín

/ **Krajský pamiatkový úrad v Trenčíne**
Jilemnického 2, 911 01 Trenčín

/ **Krajský stavebný úrad v Trenčíne**
Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín

/ **Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Trenčíne**

/ **Krajský úrad ŽP v Trenčíne**
Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín

/ **Krajský pozemkový úrad v Trenčíne**
Nám. Sv. Anny 7, 911 01 Trenčín

/ **Obvodný úrad ŽP v Trenčíne**
Gen. M. R. Štefánika 20, 911 01 Trenčín

Stále pracovisko Ilava
J. L. Bellu131/4, 019 01 Ilava

/ **Obvodný úrad v Trenčíne, Odbor krízového riadenia**
Gen. M. R. Štefánika 20, 911 01 Trenčín

/ **Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Trenčíne**
Gen. M. R. Štefánika 20, 911 01 Trenčín

/ **Obvodný banský úrad v Prievidzi**
Matice slovenskej 10, 971 01 Prievidza

/ **Regionálny úrad verejného zdravotníctva v Považskej Bystrici**
Slovenských partizánov 1130/50, P. O. BOX 154, 017 01 Považská Bystrica

14. POVOĽUJÚCI ORGÁN

/ Mesto Dubnica nad Váhom

15. REZORTNÝ ORGÁN

/ Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR

16. DRUH POŽADOVANÉHO POVOLENIA NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA OSOBITNÝCH PREDPISOV

Rozhodnutie o umiestnení stavby, Stavebné povolenie podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov.

17. VYJADRENIE O VPLYVOCH ZÁMERU PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE

Navrhovaná činnosť svojimi vplyvmi nepresiahne štátne hranice.



III. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA

1. VYMEDZENIE DOTKNUTÉHO ÚZEMIA

Dotknuté územie, ktoré je predmetom Zámeru Dubnica nad Váhom - pešia zóna na Námestí Matice slovenskej / spodná funkčná časť stavby - verejné podzemné parkovisko sa nachádza v ťažisku územia centrálnej mestskej zóny mesta Dubnica nad Váhom, v priestore Námestia Matice slovenskej. Pozemok predstavuje verejné priestranstvo, z väčšej časti intenzívne dopravné využívanými funkčnými plochami.

Pozemok je na pomerne rovinnom teréne, vymedzený zo severnej strany cestou I/61 a potenciálnymi plochami na zástavbu objektmi vybavenosti, z južnej strany jestvujúcou zástavbou objektov vybavenosti a urbánnymi prielukami, z východnej a západnej strany rovnako urbánnymi prielukami neefektívne využívaných funkčných plôch súčasného provizórneho formovania Námestia Matice slovenskej.

Dopravné napojenie lokality s navrhovaným verejným podzemným parkoviskom je výhodné, priamo z cesty I/61.

Navrhovaná maximálna plocha podzemného parkovacieho objektu je približne 6 000 m² o rozmeroch cca 110 m x 55 m. Nenachádza sa tu žiaden pozemný stavebný objekt, križujú ho viaceré podzemné inžinierske stavebné objekty.

Územie sa nachádza v hraniciach zastavaného územia mesta Dubnica nad Váhom stanovených k 1. 1. 1999. Graficky je vymedzené v grafických prílohách.

Záujmovým územím predkladaného Zámeru Dubnica nad Váhom - pešia zóna na Námestí Matice slovenskej / spodná funkčná časť stavby - verejné podzemné parkovisko, je širšie zázemie mesta a samotné mesto Dubnica nad Váhom, prioritne jeho centrálna mestská zóna, ktorá bude znášať jeho vplyvy na životné prostredie a v pozitívnom význame bude pokrývať podstatnú časť požadovaných nárokov na statickú dopravu v centre mesta, čím významne prispeje k jeho funkčnej kvalite a kultúre jeho prostredia.

2. CHARAKTERISTIKA PRÍRODNÉHO PROSTREDIA

2.1. Horninové prostredie a reliéf

2.1.1. Horninové prostredie a reliéf záujmového územia

Záujmové územie (širšie zázemie mesta Dubnica nad Váhom) je z geologického ako aj z morfológického hľadiska kontrastné. Monotónne geologické zloženie severnej časti, kde pôsobila erózo-akumulačná činnosť Váhu, strieda zložitá geologická stavba príkrovov Strážovských vrchov smerom na juh.

Na **geologickej stavbe** širšie ponímaného záujmového územia sa podieľajú príkrovové tektonické jednotky Križnianskeho príkrovu Strážovských vrchov a terciérne horniny výplne llavskej kotliny. Križnianska jednotka je zastúpená zliechovskou sekvenciou, charakteristickým znakom ktorej je prevažne hlbokomorský charakter väčšiny jej členov. Vrstevný sled začína grestenskými vrstvami (spodný lias), pokračuje škvrtitými slieňmi a vápencami (sinemúr – aalen), radiolariovými vápencami a radiolaritmi (doger – malm), slieňmi a slieňovcami (titón – apt), najmladším členom je flyšové súvrstvie pieskovcov a slieňovcov.

V rámci Považského podolia sú zastúpené vnútorné kotliny Ilavská a Trenčianska. Výplň kotlin tvorí neogénny morských sedimentov ako sú pieskovce, zlepenec a íly.

Kotliny i príslušné pohoria sú prekryté kvartérnym pokryvom vo vývoji eolickom – spraše až sprašové hliny medzi Novým Mestom a Ilavou, vo vývoji eluviálnom – štrky, piesky, íly, vo vývoji deluviálnom a proluviálnom – hliny, suty.

Výrazným **morfologickým prvkom** sú ľavobrežné prítoky Váhu (Dubnický a Prejtiansky potok) s výraznou hĺbkovou eróznou činnosťou, ktoré vyformovali hlboké údolia. Kvartérne naplaveniny týchto potokov sformovali náplavové kužele, v ktorých plošnou eróziou vznikli úvaliny. Tieto sedimenty možno geneticky zaradiť medzi fluvio-proluviálne sedimenty.

Svahy sú pokryté deluviálnymi sedimentmi, ktoré sú čiastočne pozosúvané. Svahové deformácie majú prevažne formu zosuvov, zosuvov blokového typu, rýh a pod.

Doliny prítokov Váhu majú úzku aluviálnu nivu, toky majú prevažne bystrinný charakter.

Nerastné suroviny

V údolnej nive Váhu sú akumulované štrkopiesky, ktoré sú v prirodzenom stave vhodné do násypov, na drenáže a filtračné vrstvy, na spevnenie krajníc a stabilizáciu zemín.

V záujmovom území sa nachádzajú dve chránené ložiskové územia: CHLÚ Dubnica nad Váhom (štrky a piesky), CHLÚ Dubnica nad Váhom I (dolomit).

2.1.2. Geologické a hydrogeologické pomery v dotknutom a kontaktnom území

▪ Geologická skladba širšieho okolia zhodnocovanej lokality

Uvažovaná stavebná lokalita sa podľa mapy "Geomorfologické jednotky SR" (Mazúr, Lukniš 1980) nachádza v oblasti Slovensko-moravské Karpaty, celok Považské Podolie, oddiel Ilavská Kotlina. Reliéf terénu možno charakterizovať ako akumuláciu fluviálnu – fluviálna rovina.

Podľa regionálneho geologického členenia Západných Karpát (Vass a kol. 1987) je predmetná stavebná lokalita súčasťou jednotiek:

- I. rádu - 9 Vnútrohorské panvy a kotliny
- II. rádu - 9E Vnútorné kotliny
- III. rádu - 9EB Ilavská kotlina

Na geologickej skladbe hodnoteného územia sa podieľajú sedimenty pliocénu, ktoré ako hlavná výplň Ilavskej kotliny tvoria predkvartérny podklad kvartérnym aluviálnym náplavom rieky Váh.

/ Pliocén – ako hlavná výplň Ilavskej kotliny je v danom území tvorený štrkami, často považovanými za kvartérne štrky. Ich zloženie nie je jednotné. Prevažujú valúny krinoidových vápencov a pieskovcov. Ďalej sa vyskytujú kremence, miestami hojne žula, kryštallické horniny a kremeň.

Súvrstvie je miestami spevnené sliednato-piesčitým tmelom. Veľkosť valúnov je priemerne 3 - 10 cm, vyskytujú sa aj 30 – 50 cm veľké, dobre opracované.

V súvrství sa nachádzajú nepravidelné polohy a šošovky vápnitých ílov, ílov a pieskov. Vložky sú svetlé, zelenavé až žltavé, väčšinou piesčité a sľudnaté.

Povrch súvrstvia sa predpokladá v hĺbke viac ako 8 – 10 m.

/ Kvartérne sedimenty – v aluviálnej nive Váhu sú reprezentované hlavne štrkopieskami, pieskami so štrkom, viac-menej s obsahom hlinitej prímеси. Štrkopiesky sú tvorené prevažne z valúnov vápencov, pieskovcov a granitoidných hornín, stredne až hrubozrnných, s podielom balvanitej zložky. Veľkosť valúnov sa pohybuje okolo 1 – 15 cm.

V nadloží súvrstvia štrkopieskov a pieskov je v širšom okolí uvažovanej stavebnej lokality vytvorené súvrstvie sprašových hĺn a v blízkosti Dubnického potoka jeho fluviálnymi nánosmi v podobe zahlinených a hlinitých štrkov, ktorých valúny sú prevažne stredne opracované karbonáty a pieskovce.

V nadloží fluviálnych náplavov Dubnického potoka a čiastočne aj sprašových sedimentov je vytvorené súvrstvie „fácie povodňových hĺn“, prevažne piesčitých, hnedej farby. Mocnosť tzv. povodňových hĺn sa pohybuje v hraniciach 1 – 3 m.

Najvrchnejším súvrstvím kvartérneho pokryvu je súvrstvie antropogénnych sedimentov, ktoré vzniklo stavebnou činnosťou.

Mocnosť kvartérnych sedimentov sa predpokladá min. 8 m.

▪ Geologická skladba zhodnocovanej lokality

Geologická skladba zhodnocovanej lokality je vo fáze tejto predprojektovej štúdie orientčne prezentovaná na základe interpretácie výsledkov starších geologických prieskumov vykonaných v blízkosti predmetnej lokality. Pre ďalšie stupne projektovej dokumentácie bude v predstihu vykonaný samostatný inžiniersko-geologický prieskum, zohľadňujúci špecifiká stavebného zámeru.

V geologickej skladbe lokality je možné, na základe výsledkov starších geologických prieskumov vykonaných v blízkosti predmetnej lokality, vyčleniť nasledovné približne homogénne súvrstvia a vrstvy podľa ich faciálno-genetických charakteristík:

A. Vrstva antropogénnych sedimentov

B. Vrstva náplavových hĺn

C. Súvrstvie fluviálnych štrkopieskov

A. Vrstva antropogénnych sedimentov – je vytvorená zvyškami stavebnej činnosti, pokrytých hlinami. Hrúbka vrstvy sa nachádza v hĺbke 1,0 až 1,6 m pod povrchom terénu (zodpovedajúce kótam 249,85 – 249,42 m n.m., resp. až 247,55 m n.m.). Vrstvu ako celok pre jej nerovnorodosť je potrebné považovať za zemínu na zakladanie stavieb nevhodnú.

B. Vrstva náplavových hĺn – je tvorená piesčitými až prachovitými hlinami hnedej farby, miestami zistená prítomnosť antropogénnych sedimentov. Vrstva bola zistená sondami v hĺbke 1,0 a 1,6 m pod povrchom terénu s bázou v hĺbke 3,2 – 3,6 m pod povrchom terénu (zodpovedajúce kótam 248,05 až 247,42 m n.m.). Zemina zodpovedá stupňu tuhej konzistencie a klasifikuje sa ako hlina piesčitá triedy F3 so symbolom MS.

C. Súvrstvie fluviálnych štrkopieskov – bolo zistené sondážnymi prácami v hĺbke 3,2 až 3,6 m pod povrchom terénu (zodpovedajúce kótam 247,42 až 247,65 m n.m.).

Súvrstvie je tvorené stredne opracovanými valúnmi prevažne vápencov a pieskovcov. Medzerná výplň je tvorená zahlineným a hlinitým strednozrnným pieskom. Pôvod súvrstvia je vo fluviálnych nánosoch Dubnického potoka. Povrchová časť súvrstvia vykazuje hodnoty relatívnej hutnosti s klasifikáciou stredne uhlých zemín. Smerom od úrovne kót 247,05 m n.m. až 246,15 m n.m. narastajú hodnoty relatívnej hutnosti s klasifikáciou uhlých zemín. Súvrstvie je klasifikované podľa STN 73 1001 do triedy F3 so symbolom G-F.

▪ Hydrogeologické pomery zhodnocovanej lokality

Hladina podzemnej vody na blízkej lokalite bola sondážnymi prácami zistená v hĺbke cca 3,5 m pod povrchom terénu (zodpovedá úrovni kóty cca 247,40 m n.m.). Jedná sa o slabé priesaky vôd z neďalekého koryta Dubnického potoka. Podľa informácií realizátora studne nachádzajúcej sa v blízkej lokalite, bol málo výdatný horizont vody narazený v hĺbke cca 6 m. Výdatný horizont bol narazený až v hĺbke cca 21,5 m pod terénom.

Vzhľadom na zložitú geologickú stavbu a nepravidelný vývoj v horizontálnom aj vertikálnom smere, nevytvára podzemná voda zrejme súvislú hladinu.

Upozorňuje sa, že v prípade výdatnejších a dlhotrvajúcich dažďov treba počítať s väčším výskytom podzemných vôd, ktoré majú za následok „zmäkčovanie“ zemín a tým znižovanie fyzikálno-mechanických vlastností, najmä u zemín skupiny F.

Podľa výsledkov chemických rozborov vzoriek podzemnej vody vykonaných v rámci starších prieskumov sa jedná o slabo zásadité vody, tvrdé až veľmi tvrdé, stredne agresívne na betónové konštrukcie.

Betónové základové konštrukcie, aj napriek slabému zvodneniu štrkového súvrstvia, sa odporúča vyrobiť z cementu odolného proti agresivite vody.

2.1.3. Seizmicita územia

Hodnotené územie uvažovanej stavebnej lokality sa podľa „Mapy seizmického rajónovania“ – STN 73 0036 nachádza na území, ktoré sa vyznačuje maximálnou seizmickou intenzitou 6° stupnice MSK 64.

2.1.4. Stavebno-technické podmienky zhodnocovanej lokality

Uvažovanú stavebnú lokalitu je orientačne možné, na základe výsledkov starších geologických prieskumov vykonaných v blízkosti predmetnej lokality, hodnotiť v zmysle čl. 20 b) normy STN 73 1001 ako stavenisko s jednoduchými základovými pomermi.

Základová pôda sa pravdepodobne nebude podstatne meniť a je predpoklad, že geologické vrstvy a súvrstvia majú pomerne stálu mocnosť a sú uložené približne vodorovne.

Nepriaznivým stavebno-technickým faktorom je prítomnosť antropogénnych sedimentov hrúbky cca 1,4 – 1,6 m (v úrovni kóty 247,55 m n.m.), ktoré celkom nahrádzajú vrstvu povodňových hĺn. Oproti pôvodnému terénu je predpoklad bázy antropogénnych sedimentov v hĺbke cca 3,3 m.

Stavba podzemnej parkovacej garáže bude zakladaná v hĺbke cca 5,50 m, preto uvádzaný nepriaznivý faktor prítomnosti antropogénnych sedimentov v uvádzanej predpokladanej hĺbke 3,3 m v úrovni kóty 247,55 m n.m., sa nejaví ako podstatný.

Umiestnenie základovej škáry a spôsob zakladania bude určený statickým výpočtom, na základe inžiniersko-geologického prieskumu uvažovanej stavebnej lokality, vykonaného pred zahájením projektových prác.

2.2. Klimatické pomery

Klimatické pomery katastrálneho územia Dubnice nad Váhom sú zhodnotené na základe dlhodobých údajov z meteorologických staníc Ilava, Trenčianske Teplice a zrážkomernej stanice Dubnica nad Váhom.

V záujmovom území sa vyskytujú štyri mezoklimatické typy:

- typ s teplou, veľmi málo vlhkou klímou, s veľmi slabým výskytom snehovej pokrývky na nive Váhu a jej priľahlých dolných častiach údolí, kde sa priemerné ročné teploty pohybujú medzi 8,5 a 7,5 °C, priemerné ročné úhrny zrážok dosahujú 700 – 750 mm a miestami i menej, snehová pokrývka trvá priemerne 65 – 75 dní;
- typ s mierne teplou, málo vlhkou klímou, so slabým výskytom snehovej pokrývky v prevažne pahorkatinových polohách, kde sa priemerné ročné teploty pohybujú medzi 7,5 a 6,5 °C, priemerné ročné úhrny zrážok dosahujú 750 – 800 mm, snehová pokrývka trvá priemerne 75 – 85 dní;
- typ s málo chladnou, mierne vlhkou klímou, s miernym výskytom snehovej pokrývky v prevažne podhorských oblastiach, kde sa priemerné ročné teploty pohybujú medzi 6,5 a 5,5 °C, priemerné ročné úhrny zrážok dosahujú 800 – 850 mm, snehová pokrývka trvá priemerne 85 – 95 dní;
- typ s mierne chladnou, vlhkou klímou, so stredným výskytom snehovej pokrývky vo vrchovinovej oblasti, predovšetkým v hrebeňových a vrcholových polohách, kde sa priemerné ročné teploty pohybujú málo pod 5,5 °C, priemerné ročné úhrny zrážok dosahujú 850 – 900 mm a miestami aj viac, snehová pokrývka trvá priemerne 95 – 105 dní a v zatienených severných polohách aj viac.

Priemerné teploty vzduchu (°C)

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	rok
<i>Ilava</i>												
- 2,2	- 0,4	3,5	8,7	13,3	16,8	17,9	17,4	13,7	9,0	4,2	- 0,2	8,5
<i>Trenčianske Teplice</i>												
- 2,4	- 0,6	3,0	8,1	12,7	16,2	17,2	16,5	12,8	8,4	3,8	- 0,4	7,9

Údolie Váhu sa nachádza v zrážkovom tieni okolitých pohorí, množstvo zrážok sa postupne zvyšuje v pahorkatinových a podhorských polohách, najviac zrážok spadne vo vrchovinových polohách.

Priemerné úhrny zrážok (mm)

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	rok
<i>Dubnica nad Váhom</i>												
40	39	39	45	63	90	92	73	45	48	60	57	691
<i>Trenčianske Teplice</i>												
45	48	46	57	71	102	93	77	50	55	71	68	783

Priemerný počet dní so snehovou pokrývkou (dni)

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	rok
<i>Ilava</i>												
22,7	17,2	7,2	0,3	-	-	-	-	-	0,1	3,1	13,5	64,2
<i>Trenčianske Teplice</i>												
24,1	20,4	10,9	0,6	-	-	-	-	-	0,1	2,7	11,9	70,7

V údolí Váhu a priľahlých údoliach sa vytvárajú radiačné hmly, najviac náchylné na ich tvorbu sú dolné časti užších údolí, v ktorých sa hromadí vlhký a studený vzduch. K najmenšiemu výskytu hmiel dochádza na svahoch a vrcholoch pahorkatiny, nakoľko odtiaľto steká studený a vlhký vzduch do nižších polôh. V stredohorskej krajine sa výrazne zvyšuje početnosť hmiel, nakoľko tu sa už vytvárajú advektívne hmly súvisiace s nízkou oblačnosťou.

Priemerné trvanie slnečného svitu v hodinách

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	rok
<i>Ilava</i>												
44	67	122	164	208	212	214	161	120	52	34		1619
<i>Trenčianske Teplice</i>												
40	63	112	157	202	205	216	208	152	114	48	30	1547

Priemerný počet dní s hmlou (dni)

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	rok
<i>Ilava</i>												
3,0	2,6	1,6	1,3	0,9	0,8	0,8	3,7	6,0	5,1	3,2	6,6	36,0
<i>Trenčianske Teplice</i>												
4,4	4,0	2,5	1,1	1,5	1,2	2,6	4,9	5,2	5,4	3,8	5,6	42,2

K najčastejšiemu výskytu prízemných inverzií s hrúbkou 50 – 100 m dochádza v úzkych, uzavretejších dolinách. Vrcholové polohy Strážovských vrchov nie sú zasahované prízemnými inverziami.

Priemerný počet dní s prízemnou inverziou (dni)

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	rok
18	16	15	13	12	11	13	14	15	17	14	19	177

Najmenej veterné sú úzke, hlbšie zarezané údolia orientované priečne na smery prevládajúceho prúdenia vzduchu. V rovinnatom, otvorenom priestore nivy Váhu sa najčastejšie vyskytujú vetry od severovýchodu a juhozápadu, priemerná ročná rýchlosť dosahuje 2,5 – 3,5 m.s⁻¹. V pahorkatinovom a predhorskom členitom území je prúdenie vzduchu značne ovplyvňované reliéfom.

Priemerná častosť smerov vetra (%)

S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	bezvetrie
<i>Ilava</i>								
7	19	4	4	6	17	9	6	28
<i>Trenčianske Teplice</i>								
4	3	7	16	4	3	10	18	35

Dotknuté územie uvažovanej stavebnej lokality sa nachádza v oblasti teplej, okrsok teplý, mierne vlhký, s miernou zimou.

Územie je v klimatickom type kotlinovom, teplom, s veľkou intenzitou teplôt, s mierne suchou až vlhkou klímou.

Teplota v januári sa pohybuje v hraniciach -2 až -4°C .

Teplota v júli sa pohybuje okolo $18,5$ až 20°C .

Priemerné zrážky za rok sa pohybujú okolo 600 až 700 mm.

Teplotná amplitúda je 22 až 24°C .

Priemerná hĺbka premŕzania pôdy je $30 - 40$ cm.

Extrémna hĺbka premŕzania pôdy je $60 - 80$ cm.

2.3. Vody

2.3.1. Povrchové vody

Dominantou siete vodných tokov v záujmovom území je rieka Váh s Nosickým derivačným kanálom. Váh má typ režimu odtoku od prechodne snehového v pramennej vysokohorskej časti po dažďovo-snehový vo vrchovinovo-nížinnej časti. Nadpriemerne vodným obdobím je marec, apríl (maximum), máj, jún, júl, minimálne vodným mesiacom je január.

Ľavostrannými prítokmi Váhu sú Dubnický potok, Prejtiansky potok a Lieskovec. Dubnický potok a Lieskovský potok pretekajú intravilánom Dubnice nad Váhom a majú upravené korytá. Prejtiansky potok tečie v prirodzenom koryte s výnimkou úseku okolo cesty Žilina – Trenčín v dĺžke cca 300 m.

Prejtiansky potok ústi do Prejtianskeho jazera, ktoré je súčasťou Nosického kanála, ostatné potoky ústia do Váhu.

V území kontaktnom s predmetným územím návrhu sa nachádza Dubnický potok. Tento tok je technicky upravený. V južnej kontaktnej časti územia je upravený povrchovo, v severnej kontaktnej časti územia je zapustený pod úroveň terénu ako podzemný tok v potrubí.

2.3.2. Podzemné vody

Záujmové územie je súčasťou hydrogeologického rajónu QN 037 Kvartér a neogén llavskej kotliny. Využiteľné množstvo podzemných vôd dosahuje $5 - 10 \text{ l.s}^{-1}.\text{km}^{-2}$. Možnosti ich využívania na zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou znižuje resp. neumožňuje ich kvalita, ktorá nevyhovuje STN Pitná voda. Zdrojmi pitnej vody v k. ú. Dubnica nad Váhom sú podzemné vody kvartérnych sedimentov llavskej kotliny.

Pre zásobovanie pitnou vodou sú v Trenčianskom kraji rozhodujúce odbery z podzemných zdrojov. Z hľadiska potenciálnych a využiteľných zásob pitnej vody je záujmové územie deficitné. Pri krytí potrieb pitnej vody je závislé od dodávky pitnej vody zo zdrojov mimo neho, zásobovanie pitnou vodou zabezpečuje Skupinový vodovod Pružina – Púchov – Dubnica, ktorý patrí medzi významných odberateľov podzemných vôd a v r. 2001 odoberal $170,7 \text{ l.s}^{-1}$, celkovo $5,384 \text{ mil. m}^3.\text{rok}^{-1}$.

Územnú ochranu zdrojov pitnej vody v k. ú. Dubnica nad Váhom predstavujú:

- Chránená vodohospodárska oblasť Strážovské vrchy ako rozšírená regionálna ochrana v rámci územia prirodzenej akumulácie vôd.
- Pásma hygienickej ochrany ako špeciálna ochrana využívaných zdrojov pitnej vody.

Mesto je zásobované pitnou vodou zo skupinového vodovodu Pružina. Zdrojmi pitnej vody pre verejné zásobovanie vodovodu Dubnica nad Váhom boli vrty HV-1, SD-5, SD-3 a studne ST-1, ST-2, ST-3 s výdatnosťou 54 l.s⁻¹, ktoré sa po ekologickej havárii nevyužívajú. Funkciu doplňujúceho vodného zdroja pre vodovod Dubnica nad Váhom plnia vrty HSKS-6, HSK-3, HSKS-7 v lokalite Kameničany s využiteľnou výdatnosťou 60 l.s⁻¹. Pre neverejné zásobovanie vodovodu ZŤS sa ako zdroje pitnej vody využívajú studne pri Váhu s využiteľnou výdatnosťou 80 l.s⁻¹.

Termálne a minerálne vody

Geotermálna aktivita územia je nízka až priemerná. Teplotné pole sa pohybuje okolo izotermy 32,5°C, teplota sa zvyšuje severozápadným smerom. Na geotermálnu aktivitu poukazujú prirodzené vývery geotermálnych vôd v Trenčianskych Tepliciach a Beluškých Slatinách. Viazané sú na triasové karbonáty manínskeho príkrovu.

Charakteristika geotermálnych vôd

lokality	typ vody	teplota	mineralizácia
Trenčianske Teplice	Ca(Mg)-SO ₄	40°C	2,72 – 2,83 g.l ⁻¹
Belušké Slatiny	Ca-(Mg)-HCO ₃	22°C	1,78 – 1,81 g.l ⁻¹

2.4. Pôdy

V záujmovom území sa vyskytujú predovšetkým fluvizeme typické, fluvizeme karbonátové a fluvizeme glejové. Tieto pôdy sú vyvinuté na vápenatých nívnych uloženinách. Vyvinuli sa z aluviálneho substrátu tvoreného prevažne hliníťmi vápenatými i nevápenatými náplavmi. Sú to pôdy hlinité až piesočnato-hlinité, v ornici a podorniči veľmi hlboké, miestami plytké. Ornica je kyprá, vodopriepustná, drobnohrudkovitá. Na niektorých miestach ornica obsahuje aj väčšie okruhliaky (nad 3 cm). Podorničie je súdržné, hrudkovité, nezamokrené.

Na terase Váhu sa nachádza pôdny subtyp pseudoglej typický. Je bez skeletu, s hlbokým pôdnym profilom. V povrchovom horizonte je stredne ťažký, hlbšie (pod 30 cm) ťažký až veľmi ťažký. Pôdotvorným substrátom sú sprašové hliny.

2.5. Biota

Vegetácia

Z fytogeografického hľadiska patrí záujmové územie do fytogeografickej oblasti západokarpatskej flóry (Carpaticum occidentale), obvodu predkarpatskej flóry (Praecarpaticum) a okresu Strážovské a Súľovské vrchy.

Strážovské vrchy charakterizuje prelínanie teplomilnej vegetácie s druhmi dealpínskymi. Viaceré druhy tu majú severnú alebo južnú hranicu rozšírenia, bohatosť druhovej skladby dokladujú aj niektoré druhy endemického charakteru. Najrozšírenejšou drevinou je buk. Na viacerých lokalitách rastie tis obyčajný.

Živočíšstvo

Podľa zoogeografického členenia patrí záujmové územie do provincie Karpaty a oblasti Západné Karpaty.

Vysoká diverzita druhov a živočíšnych spoločenstiev Strážovských vrchov a Považského podolia sú odrazom pestrej geologickej stavby, značného hypsometrického rozpätia, geomorfológie a rôznorodosti flóry, s ktorou je živočíšstvo späté.

V **dotknutom území** vzhľadom na jeho polohu v ťažisku urbanizovaného územia centra mesta je obmedzený výskyt druhov, ktoré sa adaptovali na antropogénne biotopy, s väzbou na ľudské sídla.

Druhovú zloženie živočíchov je reprezentované prioritne vtákmi. Viac druhov je viazaných na blízkú „prírodnejšiu“ líniovú drevinovú vegetáciu pri vodnom toku Dubnického potoka.

3. KRAJINA, KRAJINNÝ OBRAZ, STABILITA, OCHRANA, SCENÉRIA

Priestorová štruktúra krajinných typov k. ú. Dubnice nad Váhom je výsledkom zložitého geologického a tektonického vývoja a odzrkadľuje reliéf, geologickú stavbu územia, vplyvy povrchových a podzemných vôd i klímy. Vyskytujú sa tu dva základné krajinné celky – Ilavská kotlina a Trenčianska vrchovina, ktoré sa odlišujú štruktúrou danou rozdielnym charakterom klímy, pôd, vôd, reliéfu, geologického substrátu ako aj prírodných procesov.

Ilavská kotlina je vpadnutou erózo-tektonickou depresiou, v ktorej prevládajú akumulčné procesy. Toky pritekajúce z okolitých pohorí nesú materiál, ktorý v kotline ukladajú do náplavových kužeľov. Centrálnu časť kotliny zaberá niva Váhu s charakterom poriečnej roviny zloženej zo štrkov, pieskov a kalov. Povrch riečnych sedimentov je prikrýty kalovou vrstvou, na ktorej sa vyvinuli nivné pôdy. V depresiách s pôsobením podzemnej pórovej vody sa vytvorili nivné pôdy glejové a glejové pôdy. Vyšší stupeň kotliny tvorí sústava náplavových kužeľov a riečnych terás, ktoré pokrýva vrstva spraše. Nad tento stupeň sa na úpätí pohoria dvíhajú mierne modelované pahorkatiny čiastočne prikrýté sprašami a sprašovými hlinami.

Trenčianska vrchovina je juhozápadnou horskou skupinou Strážovských vrchov. Jej krajinná štruktúra je podmienená geologickou stavbou pohoria, kde sa vyskytujú tri hlavné litologické skupiny. Severnú časť k. ú. tvoria prevažne mäkké kriedové súvrstvia pieskovcov, bridlíc, slieňov a slienitých vápencov. Východná a južná časť je tvorená triasovými súvrstviami, v ktorých dominujú dolomity. Odolnosť hornín voči erózii a zvetrávaniu sa výrazne prejavuje v reliéfe. Na mäkké kriedové horniny sa viažu mäkké, mierne modelované formy, na vápence a dolomity, naopak, strmé svahy, ostré hrebene a aj skalné útvary a skalné steny. V pôdnej pokrývke prevládajú rendziny a hnedé pôdy. Podzemné vody v dolomitových a vápencových podložiach sú krasové.

3.1. Územný systém ekologickej stability

V k.ú. Dubnice nad Váhom sa regionálny územný systém ekologickej stability (RÚSES) premieta v podobe nadregionálneho biokoridoru Váhu v severnej časti

a dvoch biocentier regionálneho významu v zalesnenom masíve Teplickej vrchoviny prepojených regionálnym biokoridorom.

Žiaden z prvkov RÚSES nezasahuje do dotknutého územia ani sa nenachádza v jeho blízkosti.

Ekologicky významné územia a lokality – prvky ÚSES

Nadregionálny biokoridor Váh

Má interkontinentálny význam z hľadiska migrácie avifauny, bol a je významnou migračnou cestou vtákov, ktorou migrujú vtáky z afrických zimovísk na hniezdiská v severnej Európe a opačne. Narušenie vodného toku ležiaceho na tejto významnej ťahovej ceste nepriaznivo ovplyvňuje nielen populácie domácich hniezdičov, ale aj vtáky hniezdiace vo vzdialenejších teritóriách. Pred výstavbou Vážskej kaskády bol Váh aj významnou migračnou cestou vodných živočíchov (reprezentovaných najmä rybami), ale vybudovanie prakticky nepriechodných bariér priehrad znemožnilo ich migrácie a roztrieštilo predtým súvislú populáciu na ostrovčekovité úseky.

Regionálne biocentrum Slopský vrch – Hoľazne – Beňova skala

Prirodzené komplexy lesných biocenóz s prevažným zastúpením podhorských bukových kvetnatých lesov, na extrémnejších stanovištiach sú bukové duby a spoločenstvá skalných stepí. Významné je zastúpenie lesných porastov staršieho veku, ochranných lesov a genofondovo významných plôch flóry (99, 100, 101, 107, 120).

Regionálne biocentrum Grófovec - Markovica

Prevažujú submontánne bučiny so zmladzujúcimi porastami s druhovým zložením blízkym pôvodným dubovo-hrabovým karpatským lesom. Významné je zastúpenie lesov stredného a vyššieho veku, ochranných lesov a genofondových plôch flóry (93, 94, 95, 96, 97, 98).

Regionálny biokoridor

spája nadregionálny biokoridor č. IV. (do územia vstupuje z okresu Trenčín) s vyššie uvedenými regionálnymi biocentrami.

Územný plán Dubnice nad Váhom navrhuje ako prvky miestneho systému ekologickej stability:

- ✓ Biocentrum Prejtianske jazero
- ✓ **Biokoridory miestneho významu pozdĺž Dubnického a Prejtianskeho potoka**
- ✓ Biokoridor miestneho významu Hrana južnej terasy Váhu s nelesnou drevinovou vegetáciou (výrazná prírodná línia v štruktúre mesta)
- ✓ Ekostabilizačný prvok v línii odvodňovacieho kanála medzi oboma Dubnicami

Podrobnejší opis dotknutých prvkov MÚSES je uvedený v časti III. 2.5. Biota, Vegetácia.

3.2. Ochrana prírody a krajiny

Práva a povinnosti právnických a fyzických osôb ako aj pôsobnosť orgánov štátnej správy a obcí upravuje zákon NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny. V dotknutom území a jeho bezprostrednom okolí sa nenachádzajú vyhlásené ani navrhované územia ochrany prírody a krajiny, platí tu všeobecná ochrana prírody a

krajiny. Osobitná ochrana prírody okrem územnej ochrany realizuje druhovú ochranu rastlín, živočíchov, nerastov a skamenelín a stromov.

Najbližšími osobitne chránenými územiami prírody a krajiny sú Chránená krajinná oblasť Strážovské vrchy, ktorá sa rozprestiera južným smerom a dve chránené vtáčie územia (CHVÚ): Dubnické štrkovisko a Strážovské vrchy. Na ochranu v kategórii chránený areál je navrhovaná Kopanická lúka.

V širšom záujmovom území sa nachádza Chránené vtáčie územie (CHVÚ) Dubnické štrkovisko, ktoré je zaradené do Národného zoznamu navrhovaných CHVÚ (Uznesenie Vlády SR č. 636 zo dňa 9. júla 2003). CHVÚ Strážovské vrchy rozkladajúce sa južne od záujmového územia je tiež zaradené do vyššie uvedeného zoznamu.

Charakteristika chránených území v odťažitom a širšom záujmovom území

Chránené vtáčie územie Dubnické štrkovisko (okres Ilava: Bolešov, Borčice, Dubnica nad Váhom; okres Trenčín: Nemšová), výmera 60 ha.

Predmet ochrany: Dubnické štrkovisko je jedným z troch najvýznamnejších území hniezdenia rybára riečneho (*Sterna hirundo*) na Slovensku.

Typickým hniezdnym biotopom rybára riečneho a chriašteľa bodkovaného (*Porzana porzana*) sú štrkovité brehy a ostrovy v blízkosti pomaly tečúcich a stojatých vôd. Príľahlé pasienky a prechodné lesné biotopy spestrujú druhovú diverzitu o bučičika močiarneho (*Ixobrychus minutus*), brehuľu hnedú (*Riparia riparia*) a muchára sivého (*Muscicapa striata*).

Ďalšie druhy: *Saxicola torquata*, *Lanius collurio*.

Chránená krajinná oblasť Strážovské vrchy (okresy Ilava, Považská Bystrica, Prievidza, Púchov) s výmerou 30 979 ha sa viaže na dve samostatné geomorfologické jednotky – Strážovské vrchy a Súľovské vrchy. Vývoj cenných rastlinných spoločenstiev ako aj jedinečných typov krajiny podmienili pestré klimatické, geologické, geomorfologické, hydrologické a pôdne podmienky na relatívne malom území. Strážovské a Súľovské vrchy, na rozdiel od iných pohorí centrálneho karpatského oblúka, nemajú ústredný chrbát. Sú rozbrázdnené všetkými smermi hustou sieťou kotlín a hlbokých údolí. Jedinečná štruktúrna pestrosť reliéfu podmienená diferenciálnymi eróznymi procesmi sa prejavuje bohatstvom tvarov. Na karbonatické horniny sa viažu polokrasové i krasové javy (krasové plošiny, vyvieracky aj ponory, najrozmanitejšie skalné útvary). CHKO má bohatú a pestrú vápencovú flóru so zastúpením náročných teplomilných (panónskych) ale i horských a vysokohorských (karpatských) druhov, vyskytujú sa tu viaceré endemity a subendemity. Živočíšstvo zastupujú prevažne druhy listnatých lesov, hojné sú i skalné, lúčne, poľné a vodné spoločenstvá.

Chránené vtáčie územie Strážovské vrchy (okresy Bánovce nad Bebravou, Ilava, Považská Bystrica, Bytča, Prievidza, Púchov, Trenčín, Žilina), výmera 59 586 ha.

Predmet ochrany: Strážovské vrchy sú jedným z troch najvýznamnejších území hniezdenia sokola sťahovavého (*Falco peregrinus*) a výra skalného (*Bubo bubo*).

Približne polovica územia sa prekrýva s územím súčasnej CHKO. Tvoria ho prevažne lesné a skalné biotopy, je významné pre hniezdenie dravcov a sov. Plnú ochranu si zaslúžia aj bocian čierny (*Ciconia nigra*) a tetrov hlucháň (*Tetrao urogallus*).

Navrhovaný Chránený areál Kopanická lúka (k. ú. Prejta) je územie s výskytom početne bohatej a vitálnej populácie ohrozeného a chráneného vstavača obyčajného

(*Orchis morio*). Floristickú hodnotu územia zvyšuje aj prítomnosť ďalších druhov vstavačovitých rastlín (*Orchis pallens* a *Orchis mascula* ssp. *signifera*). Územie je cenné aj z hľadiska výskytu genotypov starých sort ovocných drevín, najmä jabloní.

V návrhovej fáze zámeru sú tvorivým spôsobom zhodnotené vybrané charakteristické fragmenty a v transformovanej forme uplatnené v rámci pešieho priestranstva, ako vrchnej funkčnej časti stavby verejnej podzemnej parkovacej garáže.

3.3. Štruktúra a scenéria krajiny

Krajina v širšom okolí dotknutého územia má na nive Váhu rovinatý charakter a v Strážovských vrchoch horský charakter. Tok Váhu s brehovými porastami a zvyškami vrbovo-topoľových lesov vytvárajú pôsobivú scenériu vo výškovo málo členitej nive. Táto je ovplyvňovaná antropogénnymi prvkami a aktivitami ako napr. Nosický kanál, ťažobne štrku, sídla a intenzívna poľnohospodárska výroba. Masív Strážovských vrchov je využívaný extenzívne a v oveľa menšej miere, vytvára pôsobivú kulisu v diaľkových pohľadoch.

Reálna štruktúra a scenéria krajiny ako inšpiračné východisko, je v návrhovej fáze zámeru uplatnená v transformovanej forme v rámci pešieho priestranstva, ako vrchnej funkčnej časti stavby verejnej podzemnej parkovacej garáže.

Súčasná krajinná štruktúra dotknutého územia reprezentuje urbanizovanú štruktúru zastavaného územia mesta Dubnica nad Váhom, s pomerne malým zastúpením prvkov zelene. Plošne dominujúcim prvkom sú funkčné plochy dopravy. Lokalita sa nachádza v centrálnej časti mesta, na Námestí Matice slovenskej.

Takmer celé dotknuté územie je v súčasnosti využívané na zmiešanú automobilovú a pešiu dopravnú funkciu, bez výraznejšej segregácie. Veľká časť plôch, inak neupravených, je sporadicky využívaná na príležitostné spoločenské akcie a atrakcie. Územie je dlhodobo pripravované na plnenie funkcie pešej zóny vo forme námestia. Reliéf dotknutého územia je rovinatý.

V kontaktnom záujmovom území sa nachádzajú líniové porasty drevín pri povrchovej časti vodného toku Dubnického potoka, parková zeleň, sprievodná zeleň ciest a plôch statickej dopravy, a tiež zeleň viažuca sa na obytné funkčné plochy bytových domov.

Priestorovo odľahité širšie záujmové územie reprezentuje niva Váhu s charakterom poriečnej roviny a vrchovinová krajina, ktorá je členitejšia a pestrejšia, s väčším počtom prvkov súčasnej krajinskej štruktúry.

4. OBYVATEĽSTVO, JEHO AKTIVITY, INFRAŠTRUKTÚRA, KULTÚRNOHISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMIA

Dotknuté územie navrhovaného verejného podzemného parkoviska je súčasťou vybavenostnej urbánnej štruktúry mesta. Vo vzťahu k obyvateľstvu a jeho potrebám sa bude podieľať na plnení funkcie centrálnej vybavenosti v rámci pešej zóny.

4.1. Počet obyvateľov

Základné údaje o obyvateľstve (2001)

<i>ukazovateľ</i>	<i>Dubnica nad Váhom</i>
<i>trvalo bývajúce obyvateľstvo (TBO):</i>	
<i>muži</i>	12 836
<i>ženy</i>	13 159
<i>spolu</i>	25 995
<i>podiel žien z TBO</i>	50,6 %
<i>ekonomicky aktívne osoby (EAO):</i>	
<i>muži</i>	7 032
<i>ženy</i>	6 700
<i>spolu</i>	13 732
<i>podiel EAO z TBO</i>	52,8 %

Veková štruktúra obyvateľstva (2001)

<i>ukazovateľ</i>	<i>Dubnica nad Váhom</i>
<i>trvalo bývajúce obyvateľstvo (TBO) vo veku:</i>	
<i>0 – 14</i>	5 303
<i>muži 15 – 59</i>	9 044
<i>ženy 15 – 54</i>	8 718
<i>muži nad 60</i>	981
<i>ženy nad 55</i>	1 833
<i>nezistenom</i>	116
<i>spolu</i>	25 995
<i>podiel z TBO vo veku:</i>	
<i>predproduktívnom</i>	20,4 %
<i>produktívnom</i>	68,3 %
<i>poproduktívnom</i>	10,8 %

Do polovice 30-tych rokov 20. storočia bola Dubnica nad Váhom typickým malým slovenským mestečkom. Význam mesta výrazne zvýšilo vybudovanie nosného priemyselného podniku: pôvodne Škodove závody od r. 1937, cez vojnu Zbrojovka, neskôr ZŤS. V súvislosti s tým sa zvýšil počet obyvateľov z 2719 (r. 1930) na 7634 (r. 1950) a na 10419 (r. 1961). V 60-tych rokoch zaznamenalo mesto stagnáciu až úbytok počtu obyvateľov (9941 v r. 1970), v nasledujúcich dvoch dekádach nastal prudký demografický rozvoj (15 580 obyvateľov v r. 1980 a dokonca 24 446 v r. 1991). V r. 1994 dosiahlo mesto 25 909 obyvateľov a v r. 1996 26 168 obyvateľov.

V polovici 80-tych rokov sa začal výrazne znižovať migračný prírastok obyvateľstva v meste (v r. 1990 to bol dokonca úbytok), od r. 1991 je tento pokles stabilný, pričom od r. 1994 už možno pozorovať rovnovážny stav v migrácii z mesta a do mesta. Vzhľadom na to zohráva čím ďalej väčšiu úlohu prirodzený pohyb obyvateľstva (živonarodení, zomrelí, prirodzený prírastok).

Pri akceptovaní uvedeného vývoja, bez migrácie, možno odhadovať počet obyvateľov v roku 2010 okolo 28 500 – 29 000.

4.2. Sídla

/ Mesto Dubnica nad Váhom ako jadro sídelnej aglomerácie

4.2.1. Poloha a priestorové vzťahy

Územie mesta Dubnica nad Váhom sa nachádza v údolí rieky Váh, v strednej časti Ilavskej kotliny. Je súčasťou husto osídleného a hospodársky značne rozvinutého územia Stredného Považia. Administratívne spadá v súčasnosti do okresu Ilava. Priestorovo sa začleňuje do formujúceho sa strednopovažského regiónu v administratívno-správnom území Trenčianskeho samosprávneho kraja, s centrom v Trenčíne.

Územie Dubnice nad Váhom bezprostredne susedí s územiami Novej Dubnice, Trenčianskej Teplej, Nemšovej, Borčíc, Bolešova, Kameničian, Slavnice a Ilavy. Dubnica nad Váhom patrí medzi najsilnejšie priemyslové centrá okresu, až kraja. Geopolitický význam Dubnice nad Váhom medzi týmito sídlami, funkčný potenciál i kvalita krajinného prostredia vytvárajú ponuku pre to, aby v budúcnosti mesto Dubnica nad Váhom potvrdilo a zvýraznilo špecifické postavenie jadra celej aglomerácie.

Územie mesta Dubnica nad Váhom má dobrú geografickú polohu a dopravné napojenie. Mesto je priamo napojené na regionálny aj nadregionálny dopravný a obchodný transfer.

Dopravné magistrály - cestná, železničná a potenciálna diaľničná a vodná obchodná magistrála sú nositeľmi rozvojových tendencií regionálneho urbanizačného koridoru, prechádzajúceho severozápadnou časťou katastra mesta.

Priamo mestom prechádza cesta I/61, ktorá po realizácii diaľnice D-1 prevezme prioritne podpornú regionálnu úlohu a v rámci zastavaného územia mesta bude formovaná na mestskú triedu. V západnej časti katastra bude cesta I/61 napojená na diaľnicu D-1 v súčasnosti už realizovaným diaľničným privádzačom.

Aktuálna Vážska vodná cesta podmieni vznik významného obchodného centra s prístavom, v priamej dopravnej väzbe na železničnú a cestnú sieť, čím sa bude bezprostredne viazať na hospodársko-ekonomické priestory mesta a celého regiónu. Obchodný prístav v Dubnici nad Váhom a s ním spojené komerčné, administratívne a iné aktivity môžu podstatne zvýšiť hospodársky význam a spoločenské postavenie mesta. Potenciálne sa môže stať výrazným nositeľom potrebnej funkčnej diverzifikácie hospodárskych štruktúr mesta.

Koncepcia a predikcia silne priemyselného mesta Dubnica nad Váhom v širších, mikroregionálnych vzťahoch - ako jadra aglomerácie - vedie na jednej strane k potrebe posilňovania a skvalitňovania funkčných štruktúr vybavenosti a na strane druhej prírodných funkčných štruktúr. Územnotechnické i krajinnoeekologické podmienky dávajú predpoklad takémuto budúcemu rozvoju.

4.2.2. Charakter územia a jeho rozvojový potenciál

Mesto Dubnica nad Váhom sa nachádza prevažne na plochej riečnej terase a z časti aj priamo v aluviálnej nive údolia Váhu, ktorá sa tu rozširuje a tvorí južnú časť Ilavskej kotliny. Zástavba mesta sa južným okrajom primkyna k strmým, zalesneným

svahom Strážovských vrchov. Svahy v katastri mesta sú prerezané hlbokými úzkymi údoliami Dubnického a Prejtianskeho potoka. Stredom zastavanej časti mesta vedie štátna cesta č. I/61, severozápadnou časťou prechádza dvojkoľajná železničná magistrála. Za ňou je lokalizovaný kanál Vážskej kaskády a súbežná línia diaľničného telesa D-1. Severozápadný okraj katastra tanguje riečište Váhu.

Urbanistickú štruktúru mesta vytvára najmä sídelná časť Dubnice nad Váhom, rozľahlá funkčná plocha priemyselných areálov a miestna sídelná časť Prejta. Urbanistická štruktúra sídla Dubnica nad Váhom je v súčasnosti veľmi rôznorodá a nekompaktná, s potenciálnym, novovytváraným mestským centrom.

Regionálne vzťahy mesta majú základ v jeho centrálnej polohe v južnej časti Iľavskej kotliny, kde sa na budúcej križovatke nadregionálnych dopravných systémov formuje významný dopravný, priemyslový a sídelný komplex Dubnica nad Váhom - Nová Dubnica - Trenčianska Teplá - Nemšová. Dubnica nad Váhom môže v ňom zaujať dominantnú polohu výrobo-hospodárskeho centra celej aglomerácie.

Už v súčasnom období si táto situácia vyžaduje prípravu kvalitatívnej premeny centrálnej štruktúry mesta, jeho intenzifikácie a efektívneho využitia, aj formou podzemných funkčných plôch statickej dopravy v prospech peších verejných priestranstiev a polyfunkčnej centrálnej urbanistickej štruktúry.

Potencia ďalšieho dynamického procesu vývoja sídelnej štruktúry v danom geopolitickom priestore sa bude prejavovať najskôr urbanizačnou kryštalizáciou komplexu regionálnej sídelnej štruktúry ako celku. Mesto Dubnica nad Váhom v nej prevezme úlohu jadra vybavenosti a hospodárskych aktivít regionálneho významu pre okolité sídla.

4.2.3. Kultúrohistorické hodnoty

/ Nehnuteľné pamiatky

Súčasný obraz urbánnej štruktúry mesta Dubnica nad Váhom je výsledkom výrazne dynamického rozvoja mesta v ostatných desaťročiach. Ten spôsobil podstatné narušenie a premenu kontinuálne vyvinutej pôvodnej urbánnej štruktúry aj v jeho centrálnej polohe. Z nej sa zachovalo iba niekoľko solitérnych fragmentov, ktoré sú v súčasnosti zapísané v Ústrednom zozname pamiatkového fondu a podliehajú zákonnej ochrane.

Zo špecifických kultúrnych daností mesta možno za hlavnú atraktivitu považovať zachovaný zvyšok historického jadra mesta, ktorý tvorí veľký areál kaštieľa s parkom a príslušným námestím, kde sa nachádzajú ďalšie pamätihodnosti ako rímsko-katolícky kostol, súsošie sv. Jána Nepomuckého, stĺp hanby - pranier a Mariánska socha sedembolestnej Panny Márie. Architektonicky zaujímavá a pamiatkovo hodnotná je vila staviteľa Reima.

/ Archeologické lokality

V doterajších fázach prípravy zámeru neboli priamo v dotknutom území zistené archeologické lokality. Vzhľadom na evidované archeologické lokality v blízkom území katastra mesta však možno predpokladať v riešenom území pri stavebnej činnosti prípadný stret s neregistrovanými archeologickými nálezmi.

Z hľadiska širšieho územného záberu archeologických lokalít na území katastra

Dubnice nad Váhom prináleží významné postavenie územným častiam Prejta, Pod Ostrým vrchom a Kvášovec

*** Prejta (Sedličky)**

- Doklady o pravekom sídlisku kultúry s lineárnou keramikou (neolit). Kultúrna vrstva objavená pri hĺbení koryta Prejtianskeho potoka

*** Pod Ostrým vrchom - Kvášovec**

- Doklady o neolitickom sídlisku, objavené pri výkope na pozemku roľníckeho družstva

- Smerom na Kolačín roztrúsené lokality zaradené do obdobia neolitického osídlenia (dokladované kamennou industriou)

- Doklady o osídlení z obdobia eneolitu (kultúrne bližšie neurčené), objavené r. 1954 pri výkope pre vodovodnú sieť v polohe pred Kvášovcom, medzi potokmi, na severozápadnom úpätí Ostrého vrchu

- Objav sídliska a pohrebiska lužickej kultúry v polohe Kvášovec (mladšia doba bronzová)

- Sídliskové nálezy laténskej keramiky v polohe Kvášovec (mladšia doba železná)

- Objav sídliska s obydľím datovaným keramikou do mladšieho slovanského obdobia, t.j. poreľkomoravského obdobia v lokalite Pred Kvášovcom, na úpätí vrchov medzi Dubnicou a Malým Kolačínom, pri ústí potoka do roviny Váhu. Objavené pri výstavbe vodovodu.

Pri príprave využitia územia a stavebnej činnosti je investor povinný ohlásiť prípadný archeologický nález a rešpektovať tak § 40 Zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu.

4.3. Občianska vybavenosť

Jedným zo základných rozdielov jednotlivých typov občianskej vybavenosti je spôsob zabezpečovania prostriedkov.

Verejná občianska vybavenosť zahŕňa hlavne školstvo a vzdelávanie, zdravotníctvo a sociálne služby a verejnú správu a verejné služby. Takmer výhradne je zabezpečovaná z rozpočtov štátu a mesta.

Dubnica nad Váhom disponuje dostatočným počtom miest v predškolských zariadeniach a základných školách. Osobitná škola v Prejte umožňuje výučbu zdravotne postihnutých detí. V meste je gymnázium a SPŠ strojnícka, dve stredné odborné učilištia (strojnícke ZŤS a elektrotechnické ZVS). Nadstavbové a večerné školy slúžia obyvateľom mesta i jeho spádového územia podobne ako i centrum voľného času. Pri oboch SOU a pri SPŠS sú vybudované internáty, využívajú sa len dva. Od r. 1993 je v meste detašované pracovisko STU v Trnave.

V meste je územná poliklinika, závodná poliklinika pri ZŤS a detašované pracovisko Nemocnice v Považskej Bystrici. Pre starších občanov slúžia tri kluby dôchodcov, domov a penzión pre dôchodcov. Špecifickým zariadením je azylová ubytovňa.

Zariadenia mestskej správy (mestský úrad, mestská polícia) sú v centre mesta. Zariadenia orgánov štátnej správy a verejných inštitúcií vyššieho územnosprávneho postavenia sú umiestnené podľa aktuálnych potrieb. Verejné služby zabezpečujú:

pošta a telekomunikácie, mestské oddelenie policajného zboru, rímsko-katolícky kostol a farský úrad, cintorín, autobusová a železničná stanica a tiež mestský podnik služieb.

Záujmová občianska vybavenosť zahŕňa kultúru a osvetu, telovýchovu a šport, niektoré zariadenia dopravy a rekreácie. Zabezpečuje sa zo združených prostriedkov štátu, mesta, záujmových organizácií a podnikateľských subjektov.

V Dubnici nad Váhom je pre kultúru a osvetu k dispozícii D-klub s kinom a výstavnými priestormi, Dom kultúry, Mestská knižnica, Ekologická nadácia, Inštitút dcér p. Márie, Stanica mladých prírodovedcov, Dom brannosti a ďalšie zariadenia.

Športovú vybavenosť reprezentuje najmä športový areál s futbalovým, zimným štadiónom, športovou halou, tréningovými ihriskami, ďalej kúpalisko, posilňovňa, zóna zdravia (tenis, minigolf, bikros).

Komerčná vybavenosť zahŕňa hlavne peňažníctvo, obchod, nevýrobné a výrobné služby, komerčné služby a služby pre cestovný ruch, zabezpečovaná je podnikateľskou sférou v rámci trhových vzťahov.

Základnou komerčnou vybavenosťou mesta Dubnica nad Váhom sú malé a stredné zariadenia maloobchodu, spoločného stravovania a nevýrobných služieb, ktoré sa sústreďovali hlavne do centra mesta. Do centra je umiestňovaná aj väčšina celomestskej komerčnej vybavenosti (banky, poisťovne, obchodný dom, hotely, autoservisy, autobazár a autosalón.

4.4. Technická infraštruktúra

Zásobovanie elektrickou energiou

Dubnica nad Váhom je zásobovaná elektrickou energiou z prevodovej transformátorovej stanice 110/22 kV, 2 x 40 MVA, ktorá je umiestnená v blízkosti vodnej elektrárne a z prevodovej transformátorovej stanice 110/22 kV, 25 MVA, ktorá je umiestnená pri závodnej teplárni ZŤS.

Dotknutým územím prechádzajú nasledovné vzdušné vedenia VN a VVN:

- 22 kV vzdušné vedenie č. 158, 159 a 1302,
- 110 kV vzdušné vedenie č. 8707 Kostolná – Dubnica nad Váhom (za Trenčínom spolu s linkou 8759 pokračuje do Dubnice nad Váhom ako dvojlinka),
- 110 kV vzdušné vedenie č. 8759 Trenčín (Skalka) – Dubnica nad Váhom (za Trenčínom spolu s linkou č. 8707 pokračuje do Dubnice nad Váhom ako dvojlinka),
- 110 kV vzdušné vedenie č. 8772, 8773 (dvojlinka) Dubnica nad Váhom vodná elektráreň – Dubnica nad Váhom – tepláreň ZŤS,
- 110 kV vzdušné vedenie č. 8706 Dubnica nad Váhom – Ilava.

Zásobovanie plynom

Diaľkový vysokotlakový plynovod DN 300 PN 2,5 MP (tzv. Považský plynovod) tvorí technickú základňu plynofikácie nielen v Dubnici nad Váhom ale aj na trase od Trenčína po Martin.

Telekomunikácie

Dubnica nad Váhom má z hľadiska telekomunikačného členenia významné postavenie ako sídlo uzlovej ústredne (UTO). Dubnica nad Váhom je spojená diaľkovými káblami s Trenčínom, Ilavou a Považskou Bystricou a miestnymi káblami so sídlami príslušných miestnych telefónnych obvodov (MTO) v spádovom území.

4.5. Doprava

Mesto sa nachádza v tesnej nadväznosti na Multimodálny dopravný koridor č. Va., ktorý tvoria hierarchicky najvyššie dopravné systémy Slovenska na trase Bratislava – Trenčín – Žilina – Košice – Užhorod:

- Hlavná železničná trať č. 120, súčasť Európskej siete železničných tratí AGC č. E 63 a E 40, a tiež pre európsky systém tratí kombinovanej dopravy podľa dohody AGTC. Železničná trať č. 120 je navrhovaná výhľadovo na modernizáciu pre traťovú rýchlosť 120 – 160 km.h⁻¹.
- Severojužné prepojenie Európskeho vysokorýchlostnou traťou (VRT) je navrhnuté na trase Viedeň – Bratislava – Žilina – Katowice – Waršava.
- Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy s výhľadom do roku 2010 uvažuje s vybudovaním Terminálu kombinovanej dopravy (TKD) a nácestného strediska v Trenčianskej Teplej. Terminál bude mať na hlavnú trať č. 120 pripojenie prostredníctvom vlečkovej koľaje so stanice v Trenčianskej Teplej.
- Diaľnica D1 Bratislava – Trenčín – Považská Bystrica – Žilina – Košice – Záhony, štátna hranica SR / Ukrajina. Podľa dohody o najdôležitejších európskych cestách AGR je označená ako E 50 a E 75. Mesto je prepojené s diaľnicou D1 diaľničným privádzačom, ktorým je cesta I/57 Dubnica nad Váhom – Nemšová – Česká republika.
- Cesta I/61 Bratislava – Trenčín – Žilina ako súbeh diaľnice D1 prechádza centrálnou časťou mesta, v kontakte s dotknutým územím riešenej pešej zóny s podzemným verejným parkoviskom na Námestí Matice slovenskej.
- Najbližšie letiská pre medzinárodnú dopravu sú v Piešťanoch a Žiline. Nevyužívané vojenské letisko v Trenčíne má priamu nadväznosť na mesto Dubnica nad Váhom (vhodná dopravná časová dostupnosť). Vzdialené je cca 18 – 20 km, má potenciál plniť funkciu regionálneho letiska pre nepravidelnú dopravu. Letisko v Dubnici nad Váhom (Slavnica) je vzdialené 5 km, v súčasnosti slúži len na športové účely.
- Derivačný kanál Váhu je zaradený do Vážskej vodnej cesty s prepojením vodných ciest Váh – Odra, bola schválená uznesením Vlády SR č. 463/2002. Označená je ako vodná cesta E 81, nachádza sa v severnej časti, v súbehu so železnicou a diaľnicou.
- Plán dobudovania Vážskej vodnej cesty a idea prepojenia s riekou Odrou sú členené na 4 etapy:
 Komárno – Sered' (od júna 1998 v prevádzke)
 Sered' – Púchov
 Púchov – Žilina
 Žilina – Odra
 Uvažované prístavy: Nové Mesto nad Váhom, Trenčín, Trenčianska Teplá – Dubnica nad Váhom, Púchov a Považská Bystrica.

Železničná doprava

V severnej časti mesta je situovaná hlavná železničná trať č. 120, elektrifikovaná, dvojkoľajná. Najbližšie železničné stanice s možnosťou spojenia cestnou dopravou sú Trenčianska Teplá (II. kategória, vzdialená 4 km) a Dubnica nad Váhom (III. kategórie, vzdialená 1,8 km). obidve slúžia osobnej a nákladnej doprave.

Cestná doprava

Hlavnou dopravnou osou je cesta I/61 Bratislava – Trenčín – Bytča – Žilina. Cesta I/61 tvorí súbeh cesty s neobmedzeným prístupom k diaľnici D1. S diaľnicou D1 je cesta I/61 spojená privádzačom, ktorým je cesta I/57 Dubnica nad Váhom – Nemšová – Česká republika.

Cesta I/61 v bezprostrednom kontakte s dotknutým územím v centre mesta je nástupnou komunikáciou do riešeného podzemného parkoviska.

Cyklistická doprava

V územnom pláne mesta Dubnica nad Váhom je navrhovaná sústava cyklistickej dopravy, pričom hlavný cyklistický pás je vedený tiež v bezprostrednom kontakte s dotknutým územím v súbehu s cestou I/61.

4.6. Odpadové hospodárstvo

Mesto má vypracovaný program odpadového hospodárstva.

V k. ú. Dubnice nad Váhom sa nachádzajú dve skládky odpadu, na ktoré sa vyváža odpad z mesta a tiež z iných obcí.

V súčasnosti sa realizuje zámer zvýšenia podielu zhodnocovaných odpadov, kde sa komunálny odpad triedi na: papier a lepenku, sklo (farebné a biele), plasty (polyetyléntereftalát, polyetylénové fólie, penový polystyrén), šatstvo a textilie, kovy, opotrebované pneumatiky, odpad s obsahom škodlivín.

Pri aktivitách zameraných na obmedzovanie vzniku odpadov sa angažuje ZO SZOPK – Dubnická environmentálna skupina (DES).

Odpad vyprodukovaný v Dubnici nad Váhom v roku 2000

kategória odpadu	množstvo odpadu	zhodnotený odpad (t)		zneškodnený odpad (t)		
		materiálovo	energeticky	skládkovaním	spaľovaním	inak (ČOV)
nebezpečný	0,35	0,35	0	0	0	0
ostatný	6597,20	148,15	0	5021,05	0	1428
spolu	6597,55	148,5	0	5021,05	0	1428

druh odpadu	zhodnocovanie (t)		zneškodňovanie (t)		
	materiálovo	energeticky	skládka	spaľovaním	na ČOV
domový odpad (DO)	0	0	4098,65	0	0
O podobný domovému	0	0	693,75	0	0
oddelené vytriedený DO	0,35	0	0	0	0
O zo septikov a žúmp	0	0	0	0	1428
O zo zelene	0	0	101	0	0

zberový papier	54,6	0	0	0	0
odpadové sklo	79,9	0	0	0	0
stavebná suť	0	0	94,05	0	0
hlušina a kamenivo	0	0	19,95	0	0
úlomky betónu neznečistené škodlivinami	0	0	13,65	0	0
železný šrot	5	0	0	0	0
O z vytvrdených plastov	1,45	0	0	0	0
O z plastových fólií	1,2	0	0	0	0
odpadový textil	6	0	0	0	0

Vysvetlivka: O - odpad

Stredisko triedeného zberu odpadu v Dubnici nad Váhom slúži na zber triedeného odpadu od občanov a organizácií. Zbiera sa 25 druhov odpadu kategórií O (ostatný) a N (nebezpečný), v roku 2002 sa vyzbieralo 150 t triedeného odpadu. Občania majú možnosť odovzdať vytriedený odpad bezplatne. Právnické a fyzické osoby (podnikatelia) tu môžu odovzdať separované nebezpečné komunálne odpady za úhradu a ostatné druhy odpadu bezplatne.

Komodity pre záväznú časť programu mesta:

2. opotrebované batérie a akumulátory
3. opotrebované pneumatiky
4. odpady z viacvrstvových kombinovaných materiálov
5. elektronický šrot
6. odpady z polyetyléntereftalátu
7. odpady z polyetylénu
8. odpady z polypropylénu
9. odpady z polystyrénu
10. odpady z polyvinylchloridu
11. odpady zo žiariviek s obsahom ortuti
12. odpady z papiera
13. odpady zo skla
14. biologicky rozložiteľný odpad
15. komunálne odpady
16. kovy
17. textil

Ciele odpadového hospodárstva

- XI. Zvýšenie podielu zhodnocovaných odpadov, ich recyklácia a zneškodňovanie odpadov spôsobom neohrožujúcim zdravie ľudí a nepoškodzujúcich životné prostredie.
- XII. Predchádzanie vzniku odpadov a obmedzovanie ich tvorby.
- XIII. Znižovanie množstva biologicky rozložiteľných odpadov ukladaných na skládku.

Opatrenia pre odpadové hospodárstvo

1. Zaviesť celoplošný systém zberu a triedenia komunálneho odpadu.
2. Zabezpečiť propagáciu obmedzovania vzniku a separácie odpadov u všetkých pôvodcov komunálneho odpadu.
3. Na úrovni spotrebiteľa uprednostňovať vratný obal pred jednorazovými obalmi.

4. Zaviesť ekonomické nástroje, ktoré budú pôsobiť stimulačne na pôvodcov odpadu smerom k znižovaniu jeho množstva.
5. Zabezpečenie nákupu nebalených výrobkov, výrobkov vo vratných obaloch a v baleniach s väčším objemom.
6. V mestských zariadeniach sa zruší používanie automatov na nápoje.
7. Mesto zavedie používanie recyklovaného papiera a tlačív vo vlastnej administratíve vrátane zariadení vo vlastníctve a správe mesta a v mestských podnikoch.
8. Zvýšiť podiel zhodnocovaných biologicky rozložiteľných odpadov.
9. Vybudovať kompostáreň – nové zariadenie na zhodnocovanie odpadov.

4.7. Rekreačia a cestovný ruch

Prírodné podmienky ani civilizačné danosti Dubnice nad Váhom sa v nedávnej minulosti nepovažovali za vhodné pre rozvoj rekreácie a cestovného ruchu. Hlavné rekreačné fenomény, t.j. voda a sneh, tu sú deficitné.

Bezprostredné rekreačne využiteľné krajinné prostredie sa nachádza len v úzkom páse na rozhraní kotliny a okolitých zalesnených výšin. Horské údolia sú úzke, tmavé a väčšinou neprístupné, vodné plochy vhodné na kúpanie sú od mesta oddelené železnicou a Nosickým kanálom. Preto tu do roku 1997 nevznikol žiadny rekreačný útvar. Významnejšie rekreačné danosti a aktivity sa nachádzajú len v zastavanom území mesta. Sú to hlavne športové areály, kultúrne a spoločenské zariadenia a parky. Pripravovaná realizácia pešej zóny s dôsledne riešenou statickou dopravou v podzemnej časti Námestia Matice slovenskej bude významným prínosom pre oddychovú spoločenskú aktivitu obyvateľov mesta, ako tiež jeho návštevníkov.

Víkendové rekreačné záujmy obyvateľov sú smerované mimo územia mesta, do kúpeľov Trenčianske Teplice, do krajinných priestorov Vršatec a Homôlka a do rekreačných obcí Iliavka a Košecké Podhradie.

5. SÚČASNÝ STAV KVALITY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA

Environmentálna regionalizácia SR (vypracovaná v r. 1997 a aktualizovaná v r. 2001) vyjadruje **kvalitu životného prostredia** na základe komplexného zhodnotenia stavu ovzdušia, vôd, bioty, horninového prostredia a mieru pôsobenia rizikových faktorov v životnom prostredí.

Úroveň stavu životného prostredia v okrese Ilava

stupeň úrovne ŽP	rozloha		dotknuté obyvateľstvo	
	plocha (km ²)	podiel (%)	počet	podiel (%)
1. prostredie vysokej úrovne	274,7	76,4	45 128	72,7
2. prostredie vyhovujúce	55,2	15,3	5 015	8,1
4. prostredie narušené	29,9	8,3	11 899	19,2

Záujmové územie patrí do štvrtého (narušené prostredie) a do druhého stupňa úrovne ŽP (vyhovujúce prostredie) z päťstupňovej škály.

5.1. Kvalita ovzdušia

Znečistenie ovzdušia je jedným z najsledovanejších ukazovateľov kvality životného prostredia. Zdrojmi znečistenia výrazne sa podieľajúcimi na znečistení ovzdušia v meste sú priemyselné závody a prevádzky v intraviláne ako aj cestné komunikácie s intenzívnou dopravou.

Najväčšími producentmi emisií SO_2 a NO_x v Trenčianskom kraji sú stacionárne, prevažne veľké zdroje, emisie TZL v najväčšom množstve produkujú malé stacionárne zdroje znečisťovania ovzdušia, najvýznamnejším zdrojom emisií CO je cestná doprava.

Množstvo emisií v okrese Ilava v období 1998 – 2001

rok	TZL		SO_2		NO_x		CO	
	E	MÚE	E	MÚE	E	MÚE	E	MÚE
1998	387	1,078	302	0,841	801	2,231	1024	2,852
1999	493	1,373	389	1,084	828	2,306	752	2,095
2000	422	1,176	234	0,651	812	2,261	1189	3,312
2001	213	0,592	108	0,301	1241	3,458	1281	3,568

Vysvetlivky:

E – emisie (t.rok^{-1})

MÚE – merné územné emisie ($\text{t.rok}^{-1}.\text{km}^2$)

V celom kraji sa nenachádza žiadna meracia stanica zo siete regionálnych staníc v SR, preto nie je možné zhodnotiť regionálnu imisnú situáciu. Na Považí sa nenachádzajú ani monitorovacie stanice Národnej monitorovacej siete kvality ovzdušia SHMÚ. K najvýznamnejším zdrojom znečisťovania (CO) v kraji patrí Metalurg, a.s., Dubnica nad Váhom.

K zlepšovaniu kvality ovzdušia prispieva postupné nahradzovanie pevných a kvapalných vykurovacích palív environmentálne vyhovujúcejším médium – zemným plynom prípadne elektrickou energiou.

Výstavbou diaľnice sa preniesla časť dopravy a s tým súvisiace zaťaženie ovzdušia exhalátmi v Dubnici nad Váhom na sever, do nivy Váhu. V dôsledku toho sa v zastavanej časti mesta zrejme znížilo množstvo exhalátov z dopravy, a tým sa zlepšila kvalita ovzdušia v porovnaní s blízkou minulosťou. Na strane druhej však zase rastie stupeň motorizácie, čím sa úroveň záťaže znižuje len veľmi mierne. Opatrenia z toho vyplývajúce sú riešené v záväznej časti ÚPN mesta Dubnica nad Váhom.

Stredné a veľké zdroje znečisťovania ovzdušia v Dubnici nad Váhom (2002)

prevádzkovateľ	názov zdroja	znečisťujúce látky				
		TZL (t)	SO_2 (t)	NO_x (t)	CO (t)	COU (t)
Acord s.r.o.	ČS PHM Avanti	0	0	0	0	0,56282
DcaTherm, a.s.	kotolňa	0,158784	0,019054	3,493252	1,171033	0,148860
DcaTherm, a.s.	kotolňa	0,096157	0,011539	2,11546	0,70916	0,09147
DcaTherm, a.s.	kotolňa	0,177721	0,021326	3,909858	1,310691	0,166613
DcaTherm, a.s.	kotolňa	0,055415	0,00665	1,080601	0,436397	0,072733
DcaTherm, a.s.	kotolňa	0,003409	0,000409	0,066479	0,026947	0,004475
DcaTherm, a.s.	kotolňa	0,004433	0,000532	0,086441	0,034909	0,005818

DcaTherm, a.s.	kotolňa	0,002754	0,000327	0,053123	0,021453	0,003576
DcaTherm, a.s.	kotolňa na PP, 16	0,662	0,641	0,405	3,316	0,453
DcaTherm, a.s.	kotolňa na PP, 17	0,66	0,64	0,404	3,31	0,452
DcaTherm, a.s.	kotolňa na PP, 20	0,724	0,7	0,433	6,673	0,502
DcaTherm, a.s.	plyn. kotolňa MŠ	0,001929	0,000231	0,037618	0,015192	0,002532
DcaTherm, a.s.	plyn. kotolňa K4	0,208	0,025	4,567	1,531	0,195
DcaTherm, a.s.	plyn. kotolňa K5	0,241	0,029	5,311	1,78	0,226
DNV – Energo	prepraviteľná kotolňa	0,0393	0,047	8,644	2,898	0,368
DNV – Energo	priem. čistiareň	0	0,001456			
DNV – Energo	závodná tepláreň	11,545	8,308	17,389	4,075	0,511
Doprastav OZ ZA	obaľovňa bitúmenových zmesí	0,0768	0,007	1,3109	6,3302	0,0886
Dumat Dubnica	kotolňa DK	0,009792	0,001175	0,190952	0,077115	0,012853
Dumat Dubnica	kotolňa MŠA	0,023201	0,002784	0,452411	0,182704	0,030451
Dupos M. Remenár	kotolňa	0,026022	0,003123	0,572493	0,191915	0,024396
Gymnázium Dca	kotolňa	0,004878	0,000585	0,095118	0,038413	0,006402
M.O.N., s.r.o.	kotolňa	0,002992	0,000359	0,05835	0,023565	0,003927
M.O.N., s.r.o.	kotolňa	0,01521	0,001825	0,296598	0,11978	0,019963
M.O.N., s.r.o.	kotolňa na PP, 15	0,806	0,909	0,403	3,299	0,451
M.O.N., s.r.o.	kotolňa na PP, 19	0,752	0,848	0,376	3,078	0,421
Machinery, a.s.	striekacia kabína Turbo Dynaclen	0	0	0	0	1,534
Machinery, a.s.	striekacia kabína a sušiaci pec	0	0	0	0	2,276
Metalurg, a.s.	hut. druhovýroba	0,9871	0,11845	19,25	7,7737	
Metalurg, a.s.	výroba ocele	7,21	0	5,641	188,036	
PD Dubnica n/V.	ČS nafty	0	0	0	0	0,0034
Q-Nova, a.s.	kotolňa	0,005206	0,000625	0,101522	0,040999	0,006833
Ribe metalurgia	kaliaca linka	0,0082	0,018	0,9913	4,5288	0,902
Sauer - Danfos	kaliadeň H 2	0,0055	0,036	0,078	0,462	0,018

ST	kotolňa TKB	0,005672	0,000681	0,110604	0,044667	0,007445
Slovnaft	ČS MP D. n/V.	0	0	0	0	2,1503
SOU elektrotech.	kotolňa	0,003547	0,000426	0,069161	0,02793	0,004655
SOU strojárské	kotolňa - internát	0,014678	0,001761	0,286218	0,115588	0,019265
SOU strojárské	kotolňa - škola	0,002561	0,000307	0,049943	0,020169	0,003362
SPŠ	kotolňa	0,019386	0,002326	0,378021	0,152662	0,025444
The Works D n/V	windsurfingové príslušenstvo	0,0664	0	0	0	0,9283
Ústav na výkon trestu	kotolňa	0,020991	0,002519	0,409325	0,165304	0,027551
ZŤS – koľ. voz.	lakovňa DS 37a	0	0	0	0	2,6285
ZŤS Dimex	ČS PHM D. n/V.	0	0	0	0	0,3785
ZŤS – EMS N. D.	laková	0	0	0	0	3,1335
ZVS Holding	kotolňa K 1	0,05538	0,006646	1,21836	0,408428	0,051919
ZVS Holding	kotolňa K 6	0,061921	0,007431	1,362263	0,456668	0,058051
ZVS Holding	kotolňa objekt 100	0,001931	0,000232	0,037777	0,015256	
ZVS Holding	kotolňa objekt 306	0,00388	0,000466	0,075654	0,030552	
ZVS Impex	plynová kotolňa	0,006731	0,000808	0,131254	0,053006	0,008834
ZVS ENCO	kotolňa	0,005912	0,000709	0,115287	0,046558	0,00776

Vysvetlivky:

TZL – tuhé znečisťujúce látky

COU – organické látky – celkový organický uhlík

5.2. Kvalita vôd

Kvalita povrchových vôd

V strednom úseku svojho toku je Váh znečisťovaný husto osídlenými oblasťami s rozvinutým priemyslom, kde najväčšími znečisťovateľmi sú SeVaK (kanalizácie) a priemysel z mestských aglomerácií Dubnica, Trenčín, Nové Mesto nad Váhom a Piešťany.

Významné zdroje znečistenia povrchových vôd vypúšťaním odpadových vôd

tok	užívateľ	množstvo OV v r. 2000	množstvo OV v r. 2000
Nosický kanál	SeVaK, Dubnica	2 992,200 tis. m ³	2 175,100 tis. m ³
Lieskovec	DNV Energo, D./V.	708,025 tis. m ³	433,097 tis. m ³

OV – odpadové vody

Hydrologické charakteristiky Váhu (1999)

<i>prietok</i>	<i>Púchov</i>	<i>Trenčín</i>
Q_{355}	31,630	33,120
Q_{270}	55,360	60,480
Q_A priemerný ročný prietok	131,800	144,000
Q_1	840,000	850,000

Kvalita vody vo Váhu

<i>miesto odberu</i>	<i>rok</i>	<i>rkm</i>	<i>skupiny ukazovateľov</i>					
			<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>D</i>	<i>E</i>	<i>F</i>
Púchov	1999	205,0	III	III	III	III	III	V
	2000-01		IV	II	II	III	III	IV
Trenčín	1999	165,1	II	III	II	III	III	IV
	2000-01		III	III	II	III	IV	III

Vysvetlivky:

Ukazovatele kvality vody podľa STN 75 7221:

- A* kyslíkový režim
- B* základné fyzikálno-chemické ukazovatele
- C* nutrienty
- D* biologické ukazovatele
- E* mikrobiologické ukazovatele
- F* mikropolutanty
- G* toxicita
- H* rádioaktivita

Odberové miesta:

- Púchov*: NEC V238010D, rkm 204,3
- Trenčín*: NEC V290500D, rkm 165,1

Kvalita podzemných vôd

Podzemné vody riečnych náplavov Váhu patria do základného výrazného až nevýrazného vápenato-hydrogenuhličitanového typu.

Záujmové územie patrí do oblasti sledovania podzemných vôd Riečne náplavy Varínky a Váhu od Varína po Hlohovec, pozorovacím objektom je VV Púchov č. 332316.

Medzné hodnoty podľa STN 75 7111 prekračovali v roku 2001 hlavne ukazovatele celkového železa a niklu. Zvýšené hodnoty železa pochádzajú z riečnych sedimentov.

Kvalitu podzemných vôd sledovanej oblasti ovplyvňuje antropogénna činnosť (poľnohospodárstvo, priemysel), ktorej prejavom sú nadlimitné hodnoty síranov a zlúčenín dusíka. Pomerne častý výskyt zvýšených obsahov železa a mangánu je zapríčinený redukčným prostredím charakterizujúcim daný zvodnený horizont.

Významné zdroje znečistenia podzemných vôd sa viažu na sídelné aglomerácie Považská Bystrica, Púchov, Ilava, Dubnica, Trenčín. Vodárne a kanalizácie v uvedených sídlach odvádzajú zmesové odpadové vody, t.j. splaškové vody a vody z priemyselnej a inej činnosti.

V roku 2001 bol zaznamenaný pokles množstva vypúšťaných odpadových vôd.

5.3. Kvalita horninového prostredia

Kontaminácia horninového prostredia v širšom okolí dotknutého územia sa systematicky nesleduje. Možno ju očakávať na miestach dlhodobých prienikov znečisťujúcich látok do podložia a úzko súvisí so znečistením podzemných vôd.

Zdroje rizikové pre horninové prostredie sa viažu na veľké priemyselné výrobné podniky, poľnohospodárske areály, intenzívne obrábaná orná pôda a väčšie skládky odpadu. Na základe výsledkov analýz podzemných vôd je možné predpokladať rozsiahlejšiu kontamináciu horninového prostredia nivy Váhu chlórovanými uhľovodíkmi, šesťmocným chrómom, ropnými látkami a dusičnanmi.

V dotknutom území sa kontaminácia horninového prostredia systematicky rovnako nesleduje.

5.4. Kontaminácia pôdy a pôdy ohrozené eróziou

Pôdy okresu Ilava patria medzi silno ohrozované pôdy (tretí stupeň eróznej ohrozenosti zo štyroch). Vodnou eróziou sú v záujmovom území ohrozené skoro všetky pôdy okrem tých, ktoré sa nachádzajú na viac-menej vodorovnom území. Vodná erózia vytvára sieť výmoľov a strží.

Poškodzovanie pôd sa vyskytuje miestne, v okrajových členitejších častiach údolia Váhu. Kritériom rozvoja erózných javov je najmä prítomnosť rastlinného krytu, veľkosť obrábanej parcely, svahovitosť od 7° do 12° a pôdny typ. V záujmovom území sú na eróziu náchylné najmä kambizeme pseudoglejové a pseudogleje s výnimkou lokalít, kde sa pestujú viacročné krmoviny.

Problematika kontaminácie a erózie pôdy priamo v dotknutom území nie je vzhľadom na situovanie predmetu zámeru v urbanizovanom prostredí mesta aktuálna.

5.5. Ohrozené biotopy, poškodenie vegetácie

/ Všeobecná charakteristika vzťahujúca sa na širšie zázemie

Vegetácia je **nepriaznivo ovplyvňovaná** najmä výrobou činnosťou a sídelnými aglomeráciami. Tieto činnosti obmedzujú rozvoj rastlinných spoločenstiev a navyše vnášajú do prostredia nepôvodné, často agresívne rastlinné druhy.

K znižovaniu stability ekosystémov dochádza najmä v poľnohospodársky využívanej krajine, kde sa pôvodné spoločenstvá často neuvážene likvidovali. Z územia sa vytráca kosenie a usmernené pasenie.

K najviac ohrozeným nelesným spoločenstvám patria vodné, močiarne a pramenné spoločenstvá, slatiny, vlhké lúky a pasienky, xerothermné trávno-bylinné biotopy, mezofilné a teplomilné stoklasové lúky, spoločenstvá archeofytov a ekotonálne lemové spoločenstvá.

Intenzifikácia lesného hospodárstva ohrozuje pôvodné lesné spoločenstvá. K najviac ohrozeným lesným spoločenstvám patria predovšetkým lužné lesy, v súčasnosti obmedzené len na brehové porasty vodných tokov.

V súčasnosti je vegetácia voľnej krajiny ohrozovaná rozširovaním inváznych druhov (napr. pohánkovec sachalínsky a japonský, netýkavka žliazkatá, zlatobyľ obrovská, boľševník obrovský), ktoré nachádzajú vhodné podmienky najmä v okolí stavieb a tokov, kde dokážu v krátkom čase pokryť veľké plochy.

V lesoch okresu Ilava spôsobili v roku 2002 najväčšie škody vietor a sneh (abiotické faktory), lykožrút smrekový a tracheomykózy.

Ohrozenie živočíchov vplyvom urbanizácie je spojené so zvýšeným ruchom vytlačujúcim živočíchy z miest ich pobytu. Jedným z najvýraznejších vplyvov je existencia početných bariér. Hlavne derivačný kanál so svojimi strmými svahmi predstavuje veľmi ťažko prekonateľnú prekážku pre migráciu živočíchov medzi Javorníkmi, Strážovskými a Súľovskými vrchmi. Jeho pôsobenie umocňujú súbežné bariéry cesty a železnice. Intenzívna premávka na cestách spôsobuje značný počet kolízií účastníkov cestnej premávky so živočíchmi (najmä cicavcami, obojživelníkmi, bezstavovcami ale aj vtákmi).

Nepriaznivé vplyvy poľnohospodárskej výroby na biotu sa v poslednom desaťročí zmiernili. Používa sa menej biocídov a znížil sa aj tlak na zvyšovanie výmery ornej pôdy a na intenzifikáciu výroby.

Najohrozenejšími prvkami z ekologickej siete sú biokoridory vodných tokov, ktoré sa nachádzajú v súbehu s cestnými komunikáciami a železnicou s vysokou intenzitou dopravy, na ktorých sú vybudované vodné nádrže, prechádzajú územím s vysokou koncentráciou bývania a výroby a sú hlavnými recipientmi na odvádzanie odpadových vôd. Patria sem tiež biocentrá mokradí a slatinných lúk, ktoré sa pri týchto tokoch nachádzajú.

Problematika ohrozenia biotopov a poškodenia vegetácie priamo v dotknutom území nie je vzhľadom na situovanie predmetu zámeru v urbanizovanom prostredí mesta aktuálna.

5.6. Sklárky, smetiská, devastované plochy

V Dubnici nad Váhom bola vybudovaná moderná, regionálna, riadená skládka odpadu Luštek, ktorá začala svoju prevádzku 1.1.1997, ukončenie sa predpokladá v roku 2016. Ukladajú sa tu odpady z podstatnej časti okresu Ilava a z časti okresu Trenčín.

Nebezpečný odpad vyprodukovaný v okolitých priemyselných podnikoch sa ukladá na skládke Lieskovec, ktorá začala prevádzku v roku 1999, jej ukončenie sa predpokladá v roku 2017.

Spaľovňa Konštrukta Defence a.s. Trenčín, prevádzka Dubnica nad Váhom spaľuje svoj odpad. V ZŤS a.s. Dubnica nad Váhom sa spaľuje odpad po regenerácii TCE, PCE a RL s obsahom chlóru menším ako 1 % len z vlastnej produkcie.

5.7. Zdravie obyvateľstva

Vzhľadom na výsledky Hlukovej štúdie a Rozptylovej štúdie posúdenia vplyvu navrhovanej činnosti (Prílohy 1,2 k Zámeru), ktoré nepreukazujú zhoršenie podmienok s negatívnym dopadom na zdravie, zámer nedokladuje súčasnú situáciu.



IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA A O MOŽNOSTIACH OPATRENÍ NA ICH ZMIERNENIE

1. POŽIADAVKY NA VSTUPY

1.1. Záber pôdy

Problematika záberu pôdy priamo v dotknutom území nie je vzhľadom na situovanie predmetu zámeru v urbanizovanom prostredí mesta aktuálna. Poľnohospodárska pôda v dotknutom území nie je evidovaná.

1.2. Spotreba vody

Dotknuté územie v súčasnosti nie je spotrebou vody limitované a je technicky pripravené na zásobovanie vodou. Konceptne je riešenie limitované iba potrebou realizácie preložky trás verejných rozvodov.

▪ Zásobovanie pitnou vodou

V objekte podzemného parkoviska a s ním súvisiaceho priestoru pešej zóny je riešený rozvod studenej pitnej vody, príprava a rozvod ohriatej pitnej vody a rozvod požiarnej vody.

Studená a ohriata pitná voda

Prívod studenej pitnej vody do objektu bude zabezpečený navrhovanou vodovodnou prípojkou, ktorá je riešená ako samostatný objekt. Prípojka vody je napojená na verejný vodovod (II. tlakové pásmo). Studená pitná voda bude vstupovať do objektu v troch miestach.

Dva vstupy budú pri prístupovom schodisku, kde sú situované priestory verejných WC a tretí vstup studenej vody je do priestoru automatickej tlakovej stanice.

Meranie spotreby vody bude zabezpečené vo vodomernej šachte, ktorá je súčasťou vodovodnej prípojky.

Ohriata pitná voda pre zariadenie predmety (umývadlá a výlevky) bude pripravovaná v elektrických zásobníkových ohrievačoch vody, ktoré budú osadené v blízkosti odberných miest.

Výpočtová potreba vody :

Priemerná denná potreba vody	$Q_d = 8100 \text{ l.d}^{-1} = 8,1 \text{ m}^3 \cdot \text{d}^{-1}$
Maximálna denná potreba vody	$Q_{d, \max} = 10,53 \text{ m}^3 \cdot \text{d}^{-1} = 0,12 \text{ l.s}^{-1}$
Maximálna hodinová potreba vody	$Q_{d, \max, h} = 0,252 \text{ l.s}^{-1}$
Priemerná ročná potreba vody	$Q_r = 2956,5 \text{ m}^3 \cdot \text{rok}^{-1}$

1.3. Energetické zdroje

Dotknuté územie je v súčasnosti technicky pripravené na zásobovanie energiami, konceptne je potrebné realizovať preložky trás a napojenie z hlavných trás verejných rozvodov.

▪ Elektrická energia

Zámer rieši preložku vonkajších silnoprúdových rozvodov VN, zahustenie podzemnej trafostanice TR, vonkajšie silnoprúdové rozvody NN, umelé osvetlenie a vnútorné silnoprúdové rozvody vrátane el. ochrany pred bleskom, preložku existujúceho verejného osvetlenia, vonkajšie a verejné osvetlenie, vonkajšie oznamovacie zariadenia - telekomunikačnú prípojku a vnútorné telekomunikačné rozvody okrem parciálnych slaboprúdových rozvodov pre systémy EZS, EPS a kamerové elektrické zariadenia.

/ Preložka vonkajšieho podzemného vedenia – 22 kV linka VN I. č. 177

Elektrická sieť: 3 AC, 22 000 V, (s čiastočnou kompenzáciou kapacitných prúdov) IT
Druh vedenia: vonkajšie podzemné

Pre novonavrhované zahustenie podzemnou transformačnou stanicou 22/0,42/0,241 kV, 1x630 kVA sú riešené VN privody tak, aby plánovaná transformačná stanica bola zapojená do systému VN z jestvujúceho vedenia VN I č.177 – prepoja medzi TS č. 930 a TS č. 931, formou jeho prekládky (zmenou jeho trasy).

/ Podzemná distribučná transformačná stanica do 630 kW

Elektrická sieť

VN : 3 AC, 22 000 V, (s čiastočnou kompenzáciou kapacitných prúdov) IT – privod z verejnej distribučnej siete VN 22 kV a VN rozvádzač

NN : a./ 3 PEN, AC, 400 V, TN-C – distribučný rozvádzač NN
b./ 3 NPE, AC, 400 V, TN-S – vlastná spotreba

Dodávka el. energie STN 34 1610: stupeň č. 1 (alternácia s EZA)

Energetická bilancia: $P_i = 430$ kW, $\beta = 0,75$, $P_s = 323$ kW, $Arc = 330$ MWh

Trafostanica: bloková transformovňa s vonkajšou obsluhou do 630 kVA - STN 61330

Transformátor: suchý, resp. olejový v ekologickom vyhotovení

Uloženie: v 1 PP – priestory podzemných garáží

/ Vonkajšie silnoprúdové a svetelné rozvody NN

Elektrická sieť

NN : a./ 3 PEN, AC, 400 V, TN-C – distribučný rozvádzač NN,

Dodávka el. energie STN 34 1610: stupeň č. 1 (alternácia s EZA)

Uloženie: v 1 PP – priestory podzemných garáží, v zemi

/ Verejné osvetlenie

Elektrická sieť

NN : a./ 3 PEN, AC, 400 V, TN-C

Dodávka el. energie STN 34 1610: stupeň č. 3

NN rozvádzač: s napojením na ovládanie a centrálné rozvody mesta

Uloženie: v 1 NP – priestory nadzemné, v zemi

Technický popis:

Vonkajšie osvetlenie námestia je navrhnuté pomocou vonkajších výbojkových svietidiel. Vonkajšie osvetlenie je doplnené svietidlami osádzanými do dlažby a prisadenými svietidlami na vonkajšej fasáde vstupov do podzemného priestoru. Reklamné štíty vo vonkajšom priestore je možné osvetliť halogénovými reflektormi. Pre obslužné komunikácie funkčnej triedy C3 podľa STN 36 0410 a pre komunikácie D3 nemotorické pre peších budú použité svietidlá výbojkové umiestnené na stožiaroch vysokých 8 m. Napojenie osvetlenia bude z rozvádzača pri objekte trafostanice s napojením na ovládanie a centrálné rozvody VO mesta. Spotreba

elektrickej energie bude samostatne meraná ako spoločná spotreba celého stavebného objektu.

Súčasťou riešenia verejného osvetlenia je aj preložka existujúceho vedenia a stĺpov verejného osvetlenia (VO) v úseku od čela budovy Eurotelu až po koniec plochy parkoviska obchodného domu FIX, resp. trasu verejného mestského osvetlenia v doterajšej konfigurácii dočasne ukončiť pred budovou Eurotelu až po koniec parkovacej plochy OD FIX a zabezpečiť provizórne VO tak, aby v období, kedy nie je k dispozícii prírodný zdroj svetla, malo mesto umelé osvetlenie. Osvetlenie staveniska potrebnej dimenzie zabezpečí v čase výstavby dodávateľ stavby.

▪ Zásobovanie teplom

/ Potreba tepla

Pre realizovanie zámeru je stanovená nasledovná potreba tepla pre vykurovanie podzemných parkovacích priestorov, hygienických priestorov a priestoru pre strážnu službu:

- potreba tepla pre VZT	150,0 kW
- potreba tepla pre prípravu teplej úžitkovej vody	5,0 kW
- potreba tepla pre vykurovanie	35,5 kW
- predpokladaná celková potreba tepla	275,0 kW

Predpokladaná ročná spotreba tepla stanovená v nadväznosti na STN 38 3350 a STN 06 0320:

- spotreba tepla na vykurovanie	344,0 GJ.rok ⁻¹
- spotreba tepla pre VZT	1 450,0 GJ.rok ⁻¹
- spotreba tepla na prípravu TÚV	197,0 GJ.rok ⁻¹

Celková ročná spotreba tepla	1 941,0 GJ.rok⁻¹
-------------------------------------	------------------------------------

/ Spotreba paliva

je stanovená pre elektrickú energiu tepelného čerpadla s priemerným pracovným číslom 4.

Ročná spotreba paliva je nasledovná

- spotreba paliva na vykurovanie	95,5 MWh.rok ⁻¹
- spotreba paliva pre VZT	403,6 MWh.rok ⁻¹
- spotreba paliva na prípravu TÚV	54,7 MWh.rok ⁻¹

Celková ročná spotreba paliva	552,8 MWh.rok⁻¹
--------------------------------------	-----------------------------------

▪ Zásobovanie plynom

Problematika zásobovania plynom nie je v prípade zámeru aktuálna.

1.4. Telekomunikácie

Zámer rieši vonkajšie oznamovacie zariadenia - telekomunikačnú prípojku a vnútorné telekomunikačné rozvody okrem parciálnych slaboprúdových rozvodov pre systémy EZS, EPS a kamerové elektrické zariadenia.

/ Vonkajšie oznamovacie rozvody - telekomunikačná prípojka

Technický popis:

Telekomunikačná prípojka bude podľa vyjadrenia T-COM-u z Považskej Bystrice vypichnutá z podzemnej rezervy 80 párov v určenom bode pri VÚB Dubnica a v určenej podzemnej trase bude pokračovať v zemi telekomunikačným káblom typu FLE10XN až do miestnosti hlavnej rozvodne. V miestnosti hlavnej rozvodne bude telekomunikačná prípojka zaústená na rozvádzač MUR.

1.5. Dopravná infraštruktúra

Zámer rieši potenciálnu výstavbu verejného podzemného parkoviska v správe mesta s počtom cca 150 parkovacích miest. Zámer situovaním parkovania v podzemí rieši odbremenenie súčasného priestoru Nám. Matice slovenskej od nevhodnej záťaže statickou dopravou.

Prístupovou komunikáciou k objektu podzemného parkoviska je cesta I/61 Bratislava – Trenčín – Bytča – I/18, ktorá tvorí základ komunikačnej siete v meste. Cesta prechádza mestom ako prieťah, so sprievodnými negatívnymi dopadmi (dopravné zaťaženie, zaťaženie hlukom a emisiami). Plní funkciu zbernej komunikácie B1 a je zaťažovaná dopravou tranzitnou, zdrojovou, cieľovou a vnútromestskou. V rámci riešenia zámeru v zhode s ÚPD je uvažovaná pre túto komunikáciu kategória MZ 12/40 so šírkou jazdného pruhu 3,25 m a zastavovacím pruhom šírka 2,0 m.

S ohľadom na polohu komunikácie je na tejto potrebné uplatniť prvky upokojenia, medzi ktoré patria priečne prahy na komunikácii, budovanie križovatiek vo forme okružných, zníženie požadovanej rýchlosti $V = 40 \text{ km/h}$, (resp. až 30 km/hod). Dopravný okruh funkčnej triedy B2 je navrhovaný a definovaný v schválenom územnom pláne mesta.

V rámci dopravného riešenia v zmysle zámeru sú obmedzené napojenia na cestu I/61 tak, aby ich vzdialenosť vyhovovala požiadavkám STN 736110 o vzájomnej vzdialenosti križovatiek.

Návrh taktiež rieši maximálnu možnú segregáciu peších návštevníkov od dopravy automobilovej. Obsluha motorovou dopravou je usporiadaná a riešená tak, aby vytvorila pokojné zóny pre peších návštevníkov.

Návrh napojenia verejného podzemného parkoviska na dopravnú sieť si vyžaduje dopravné napojenie prostredníctvom jestvujúcej križovatky, ktorá sa upraví v zmysle požiadaviek STN 736102 Projektovanie križovatiek na komunikáciách.

Vjazd do podzemného parkingu je riešený formou prekrytej rampy Toto riešenie si vyžiada úpravu napojenia parkoviska predajne Lidl (v zmysle UŠ Dubnica nad Váhom – CMZ / časť), nakoľko rampa zabráni priamemu napojeniu z cesty I/61.

V rámci návrhu je riešená úprava umiestnenia autobusových zastávok tak, aby bolo možné zabezpečiť (okrem navrhovaných mimoúrovňových variantov) tiež riešenie úrovňového priechodu pre peších aj pre cyklistov v zmysle návrhu Urbanistickej štúdie Dubnica nad Váhom - CMZ / časť.

V zmysle vyhl. č. 532/2002 Z.z. o všeobecno-technických podmienkach na výstavbu je navrhnutých min. 4 % stojísk pre imobilných občanov, čo predstavuje potrebu min. 8 miest rozmeru $3,5 \times 5,0 \text{ m}$.

Pre vertikálny pohyb peších sú navrhnuté komunikačné jadrá (4) schodiskami. Časť komunikačných jadier (2) je vybavená aj výťahmi a priestormi s hygienickými zariadeniami pre verejnosť.

V rámci podzemného parkoviska je navrhnuté použiť progresívne informačné systémy, ktoré by zabezpečili informovanosť vodiča o voľných kapacitách v priestore parkoviska.

Intenzita dopravy na priľahlých uliciach a na vjazde na parkovisko a jej dopad na životné prostredie je zhodnotená v Rozptylovej štúdii a Hlukovej štúdii, ktoré sú súčasťou tohto zámeru a tvoria jeho prílohy.

1.6. Nároky na pracovné sily

Vzhľadom na automatizovanú prevádzku podzemného parkoviska sa predpokladá minimálna potreba stabilných pracovných síl. Pracovné miesta sa obmedzia na kontrolný priestor strážnej služby – 1 až 2 pracovné miesta v trojsmennej prevádzke. Ďalšie 1 až 2 pracovné miesta v dvojsmennej prevádzke sa budú viazať na hygienické zariadenia verejného WC (môže byť riešené prenájmom). Údržba a čistenie priestoru podzemného parkoviska bude zrejme zabezpečované zmluvným vzťahom so špecializovanou firmou.

2. ÚDAJE O VÝSTUPOCH

2.1. Zdroje znečistenia ovzdušia

Počas výstavby bude významnejším zdrojom znečistenia ovzdušia stavebná doprava v kombinácii s vlastnou výstavbou jednotlivých stavebných objektov ako plošným zdrojom.

Líniové zdroje znečistenia budú predstavovať trasy dovážania stavebného materiálu. Množstvo emisií z líniových zdrojov počas výstavby nie je možné spoľahlivo odhadnúť.

Plošným zdrojom znečistenia bude vlastný priestor staveniska, ktorý bude spôsobovať predovšetkým sekundárnu prašnosť z plochy bez vegetačného aj spevneného krytu.

Je obtiažne exaktne stanoviť množstvo emitovaných látok z uvedených zdrojov či presnú dobu ich pôsobenia. Vzhľadom na charakter výstavby a jej lokalizáciu nie je potrebné tieto zdroje podrobiť špeciálnej analýze. Je potrebné požadovať, aby v etape výstavby dodávateľ stavby zaistil účinné čistenie komunikácií, riadnu údržbu a zjazdnosť ním využívaných prístupových ciest po celú dobu stavebných prác.

Počas prevádzky bude zdrojom znečisťovania ovzdušia výlučne automobilová doprava viažuca sa na funkciu podzemného parkoviska.

Škodliviny z automobilovej dopravy budú vznikať na príjazdovej komunikácii I/61 a v podzemnom priestore parkoviska, z ktorého budú vzduchotechnickým zariadením odvádzané nad úroveň priestranstva námestia Matice slovenskej. Zhodnotenie problematiky posúdenia vplyvov prevádzky zámeru na ovzdušie je dokladované v Prílohe 2 – Rozptylová štúdia pre stavbu: Dubnica nad Váhom – Pešia zóna na

Námestí matice slovenskej / spodná funkčná časť stavby – verejná podzemná parkovacia garáž (Spracovateľ: / doc. RNDr. Ferdinand Hesek, CSc.).

2.2. Odpady

Odpady vznikajúce a súvisiace s priestorom podzemného parkoviska budú riešené v súlade s platnou legislatívou a so stratégiou riadenia odpadového hospodárstva SR, ktorých princípom je:

- prevencia vzniku odpadov
- zhodnocovanie odpadov (materiálové a energetické)
- správne zneškodňovanie odpadov

Množstvá a kategórie odpadov vznikajúcich počas výstavby a počas prevádzky sa v tomto štádiu zámeru nedajú špecifikovať celkom presne.

Počas výstavby podzemného parkoviska budú vznikať bežné stavebné odpady (betón, tehly, sklo, drevo, izolačné materiály, obaly z papiera, lepenky, dreva, dlaždice, obkladačky, keramika a pod.). Stavebný odpad z výkopových prác je špecifikovaný nasledovne:

- zemina z výkopu ryhy - odpad zaradený podľa vyhlášky MŽP SR č. 284/2001 Z. z., ktorou sa upravuje kategória odpadov, v znení neskorších noviel, pod katalógovým číslom 17 05 05 - výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05 – „O“
- suť z vybúraných konštrukcií vozoviek, zaradená podľa vyššie citovanej vyhlášky pod skupinou 17 - stavebné odpady a odpady z demolácií, pod katalógovým číslom 17 03 02 bituménové zmesi, iné ako uvedené v 17 03 01 – „O“
- suť z odstránených betónových konštrukcií, zaradená podľa vyššie citovanej vyhlášky pod skupinou 17 - stavebné odpady a odpady z demolácií, pod katalógovým číslom 17 01 01 betón – „O“
- výkopovú zeminu využije investor v rámci terénnych úprav, na parcele, číslo ktorej investor upresní na základe reálneho harmonogramu výstavby. Číslo parcely bude pred zahájením výstavby oznámené OÚŽP - útvaru štátnej správy odpadového hospodárstva.

Stavebná suť z vybúraných konštrukcií vozoviek a betónových konštrukcií, starých základov bude zhodnotená pri stavbe, ako rozdrvený materiál do zasypu ryhy pod obnovu komunikácií.

Odpad bude povinne zneškodňovať dodávateľ stavby v súlade s platnými predpismi.

Počas prevádzky bude vznikať v priestore verejného podzemného parkoviska a súvisiacich priestorov bežný komunálny odpad, zhromažďovaný v odpadových košoch. Množstvo a kategórie budú závislé na miere využívania priestorov verejného podzemného parkoviska a súvisiacej pešej zóny.

Konkrétny spôsob nakladania s jednotlivými druhmi odpadu bude vypracovaný v programe odpadového hospodárstva (POH) pôvodcu s prihliadnutím na POH mesta a POH okresu, v súlade so zákonom č. 233/2001 Z. z. o odpadoch a s vyhláškou MŽP SR č. 283/2001 Z. z.

Prevádzkovateľ podzemného parkoviska a s ním súvisiacich prevádzok požiada o schválenie vypracovaného programu odpadového hospodárstva a o vydanie súhlasu na nakladanie s nebezpečným odpadom.

Zneškodňovanie všetkých druhov odpadov bude zabezpečené zmluvne s oprávnenými organizáciami.

2.3. Odvádzanie a zneškodňovanie odpadových vôd

▪ **Splaškové odpadové vody**

Splaškové odpadové vody z dvoch priestorov verejného WC situovaných v objekte podzemného parkoviska, budú gravitačne odvádzané do akumulčných nádrží splaškových vôd. Pri oboch priestoroch verejného WC budú v technologickom podlaží umiestnené akumulčné nádrže splaškovej vody. Z akumulčných nádrží budú splaškové odpadové vody prečerpávané do navrhovanej prípojky kanalizácie DN 300 mm.

Množstvo splaškových odpadových vôd sa uvažuje rovné potrebe pitnej vody:

Priemerné denné množstvo splaškových odpadových vôd:

$$Q_d, \text{ spl} = 8100 \text{ l.d}^{-1} = 8,1 \text{ m}^3 \cdot \text{d}^{-1}$$

Maximálne denné množstvo splaškových odpadových vôd:

$$Q_d, \text{ max, spl} = 10,53 \text{ m}^3 \cdot \text{d}^{-1} = 0,12 \text{ l.s}^{-1}$$

Maximálne hodinové množstvo splaškových odpadových vôd:

$$Q_d, \text{ max, h, spl} = 0,252 \text{ l.s}^{-1}$$

Priemerné ročné množstvo splaškových odpadových vôd:

$$Q_r, \text{ spl} = 2956,5 \text{ m}^3 \cdot \text{rok}^{-1}$$

Čistenie splaškových odpadových vôd sa bude realizovať v ČOV Dubnica nad Váhom.

▪ **Dažďové vody**

Dažďové odpadové vody zo spevnených plôch nad podzemným parkovaním (z námestia) budú odvádzané do navrhovanej vonkajšej dažďovej kanalizácie DN 400. Dažďová kanalizácia DN 400 je riešená ako samostatný objekt a bude zaústená do odľahčovacej stoky DN 1000.

Pre odvedenie týchto vôd sú navrhnuté dvorné odtokové vpuste so suchou zápachovou klapkou so zvislým odtokom. Potrubie dažďovej kanalizácie bude vedené popod strop podzemného parkovacieho objektu. Dažďová kanalizácia bude v celom rozsahu gravitačná.

V rámci dažďovej kanalizácie je riešené aj odvedenie dažďových odpadových vôd z príjazdovej rampy do podzemného parkovacieho objektu. Pre zachytenie týchto vôd sa navrhuje na najnižšom mieste rampy odvodňovací žlab. Pri odvodňovacom žlabe bude zriadená prečerpávacía šachta s čerpacím zariadením. Výtlak od šachty sa navrhuje zaústiť do gravitačného potrubia dažďovej kanalizácie vedenej pod stropom podzemného parkovacieho objektu.

Množstvo dažďových odpadových vôd:

$$Q_{daž} = 60,74 \text{ l.s}^{-1}$$

▪ **Odpadové vody z prevádzkovej funkčnej plochy stojísk OA**

Množstvo odpadových vôd z prevádzkovej funkčnej plochy stojísk osobných automobilov sa nepredpokladá veľké. Splašky zvyškov ropných látok budú zachytávané prostredníctvom odvodňovacích žlabov v nepriepustnej zhromažďovacej

nádrži v dlážke podzemného parkoviska, z ktorej budú priebežne – po čiastočnom vyschnutí vyberané a zneškodňované v súlade s platnými predpismi zmluvne zabezpečenou oprávnenou organizáciou.

2.4. Zdroje hluku

Počas výstavby sa predpokladá prevádzka ťažkých zemných a stavebných mechanizmov (bagre, nakladače, buldozéry, nákladné vozidlá). Hluk sa bude šíriť zo staveniska aj z priestoru zariadenia staveniska. Najvýznamnejšie hlukové emisie predstavuje doprava materiálu ťažkými nákladnými vozidlami a realizácia zemných prác. Zámer je navrhovaný v obývanom území, takže zvýšenie hlukovej hladiny v prostredí bude mať vplyv na obyvateľov kontaktnej obývanej časti.

Počas prevádzky bude zdrojom hluku intenzita dopravy (v porovnaní so súčasným stavom nižšia) a v rámci vlastného objektu technické zariadenie vzduchotechniky.

Hlučnosť vzduchotechnického zariadenia a riešenie útlmu hluku bude riešené tak, aby bola splnená norma pre hladinu hluku v obytnej zóne podľa charakteru okolitých objektov na hladinu 40-50 dB. Technické parametre pre predbežný návrh vzduchotechnických zariadení sú použité zo zariadení výrobcu IV Produkt, Švédsko.

Vo vzťahu k hlukovej záťaži z automobilovej prevádzky je komparácia akčných hodnôt hlukových indikátorov $L_{dvn} = 60$ dB a $L_{noc} = 50$ dB stanovených Nariadením vlády SR č. 44/2005 Z.z. z 2. 2. 2005 s projektovaným očakávaným stavom dokumentovaná v Prílohe 1 – Hluková štúdia posúdenia vplyvu navrhovaného podzemného parkoviska v pešej zóne na Námestí Matice slovenskej v Dubnici nad Váhom (Spracovateľ: BONIT, s.r.o., Ing. Oto Janík, CSc.).

2.5. Významné zásahy do terénu

Významný zásah do terénu predstavujú zemné práce pre realizáciu jednopodlažného podzemného parkovacieho objektu. Niveleta nadzemnej úrovne parkovacieho objektu s funkciou pešej zóny pritom však zostane totožná so súčasným terénom.

2.6. Vyvolané investície

Zámerom iniciované vyvolané investície vyplývajú z potreby prekládok sietí technickej infraštruktúry. Tieto vyvolané investície však zohľadňujú aj potreby kontaktných území s dotknutým územím zámeru a sú nevyhnutnosťou pri celkovej koncepcii širšieho priestoru Nám. Matice slovenskej.

- Preložka odľahčovacej stoky DN 1000 dĺžky: 235,0 m

Realizáciou súčasnej stavby a CMZ dochádza k požiadavke na preložku odľahčovacej stoky (OS) DN 1000. Táto je v súčasnosti vedená územím, kde sa bude realizovať výstavba.

- Preložka dažďovej kanalizácie od „Lidl“ DN 400 dĺžky: 48,0 m

V rámci tejto preložky sa preloží aj dažďová kanalizácia od obchodného domu Lidl. Jestvujúca kanalizácia pri OD Lidl sa navrhovanou výstavbou zruší.

Nové potrubie sa vybuduje popri stene navrhovaných podzemných garáží a pri vjazde do garáží sa napojí na odľahčovaciu stoku (OS) DN 1000. V prípade, že pri rušení jestvujúcej dažďovej kanalizácie pre OD Lidl, dôjde aj k zrušeniu jestvujúceho lapača, musí sa vybudovať nový lapač ropných látok.

- Preložka zberača „K“ - DN 800 jednotnej kanalizácie, dĺžky: 260,0 m

Aby sa zachoval jestvujúci systém odvádzania splaškových vôd, je nutné odľahčovaciu stoku aj kanalizačný zberač „K“ DN 800 v úseku výstavby podzemných garáží a potenciálnych stavieb v kontaktnom priestore Námestia Matice slovenskej preložiť.

- Preložka vodovodu DN 200, II. tlakové pásmo dĺžky: 245,0 m

Preložku vodovodu II. tlakového pásma si vyžiada výstavba podzemného parkoviska v rámci širšie riešeného kontaktného územia, aby sa zachoval jestvujúci systém zásobovania pitnou vodou.

- Preložka vonkajšieho podzemného vedenia – 22 kV linka VN I. č. 177.

Pre novonavrhované zahustenie podzemnou transformačnou stanicou 22/0,42/0,241 kV, 1x630 kVA, ktorá bude elektrickou energiou zásobovať uvedenú stavbu a centrum námestia, je potrebné navrhnuť VN privody tak, aby plánovaná transformačná stanica bola zapojená do systému VN z jestvujúceho vedenia VN I č.177 – prepoja medzi TS č. 930 a TS č. 931, formou jeho prekládky (zmenou jeho trasy).

- Preložka trasy existujúceho verejného osvetlenia

Súčasťou riešenia zámeru je aj preložka existujúceho vedenia a stĺpov verejného osvetlenia, v úseku od čela budovy Eurotelu až po koniec plochy parkoviska obchodného domu FIX, resp. trasu verejného mestského osvetlenia v doterajšej konfigurácii dočasne ukončiť pred budovou Eurotelu až po koniec parkovacej plochy OD FIX a zabezpečiť provizórne VO tak, aby v období, kedy nie je k dispozícii prírodný zdroj svetla, malo mesto umelé osvetlenie, čím zabezpečí spoľahlivý a bezpečný pohyb všetkým užívateľom tohto priestoru.

3. ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

3.1. Údaje o predpokladaných priamych vplyvoch na životné prostredie

Problematika priamych vplyvov zahŕňa identifikáciu konkrétnych vstupov a výstupov činnosti ako je dopravná záťaž spojená s prevádzkou činnosti vo fáze predprojektovej prípravy.

Závery z časti priamych vplyvov sú podkladom pre hodnotenie vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, ako aj pre posudzovací postup podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Konkrétne vstupy i výstupy sú upresňované až v projektovej fáze, ktorá na posudzovací proces nadväzuje v zmysle náležitostí územného a stavebného konania.

Špecifikom posudzovania podzemného parkoviska všeobecne je charakter jeho prevádzky so sprievodnou záťažou hlukom a exhalátmi z automobilov. Vzhľadom na to, že v súčasnosti je vypracovaná predprojektová dokumentácia s pomerne presnými údajmi o prevádzkovej kapacite, sú všetky hodnoty vstupov a výstupov posudzované a uvádzané v samostatných prílohách zámeru.

Údaje o priamych vplyvoch sú uvedené v predchádzajúcich kapitolách - 1. Požiadavky na vstupy a 2. Údaje o výstupoch.

3.2. Údaje o predpokladaných nepriamych vplyvoch na životné prostredie

Návrh podzemného parkovacieho objektu ako funkčnej súčasti novokoncipovanej pešej zóny a jej vybavenosti predpokladá jeho vybudovanie na doposiaľ neefektívne a nevhodne využívannej ploche, v jadre urbánnej štruktúry centrálnej mestskej zóny mesta Dubnica nad Váhom.

Základným členením predpokladaných vplyvov je časové hľadisko.

Vplyvy počas výstavby podzemného parkovacieho objektu: ich trvanie predpokladáme počas kratšieho obdobia, kedy budú postupne budované jednotlivé stavebné objekty a s nimi súvisiace prevádzkové súbory. Navrhovaná výstavba bude pozostávať najprv z preložiek vodohospodárskej a energetickej infraštruktúry vedúcich dotknutým územím zámeru na jeho okraj, z vybudovania nových stavebných objektov inžinierskych sietí a z realizácie stavebného objektu podzemného parkoviska a úprav vonkajších priestorov.

Realizácia stavebných objektov bude zaťažovať najmä s nimi susediace plochy. To znamená, že sú potrebné opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov výstavby.

Predpokladaná doba realizácie stavby sa odhaduje na 3 roky, približne v období rokov 2007 – 2010, v závislosti od zabezpečenia finančných zdrojov na realizáciu.

Vplyvy počas prevádzky budú dané pôsobením podzemného parkovacieho objektu a jeho funkčného využívania na životné prostredie. Ich trvanie bude identické s trvaním a prevádzkou navrhovaného objektu, ich veľkosť a kvalita bude priamo úmerná intenzite jeho využívania.

Hodnotenie vplyvov činnosti na životné prostredie vychádza z identifikácie ovplyvnenia jednotlivých zložiek životného prostredia v dôsledku pôsobenia vstupov a výstupov plánovaného zámeru. Cieľom špecifikácie predpokladaných vplyvov na prvky prírodného, krajinného a socio-ekonomického prostredia je podchytenie tých vplyvov, ktoré by závažným spôsobom zmenili existujúcu kvalitu životného prostredia v pozitívnom, ale najmä v negatívnom smere.

Pri hodnotení vplyvov na životné prostredie vychádzame v prvom rade zo skutočnosti, že automobilová doprava ovplyvňuje jednotlivé zložky životného prostredia najmä emisiami znečisťujúcich látok do ovzdušia a hlukom.

3.2.1. Vplyvy na horninové prostredie

Z charakteru činnosti a z geologickej stavby dotknutého územia nevyplývajú také dopady, ktoré by závažným spôsobom ovplyvnili stav horninového prostredia.

Počas výstavby

V dotknutom území sa nepredpokladá výraznejšie ovplyvnenie kvality a stability substrátu. Priame vplyvy budú spočívať vo vyťažení substrátu na mieste zakladania stavby.

Počas prevádzky

Prevádzka a parkovanie motorových vozidiel v podzemnom parkovacom objekte nebude zdrojom znečistenia horninového prostredia a ani podzemných vôd. Vzhľadom na stavebno-technické zabezpečenie objektu, pri úniku olejov na parkovacie plochy nie je možný prienik splachov do horninového prostredia.

3.2.2. Vplyvy na povrchové a podzemné vody

Navrhovaná výstavba podzemného parkovacieho objektu neovplyvní hydrologické a hydrogeologické pomery dotknutého územia, nebude mať vplyv na výšku hladiny podzemnej vody ani na výdatnosť vodných zdrojov.

Počas výstavby

Možná je kontaminácia spôsobená únikom ropných látok (pohonné hmoty, oleje) z používaných stavebných mechanizmov s možným následným splachom do povrchových a podzemných vôd. Tento vplyv je dočasný, prípadné znečistenie by bolo bodové, vplyv hodnotíme ako málo významný.

Počas prevádzky

Kontaminácia spôsobená únikom ropných látok (pohonné hmoty, oleje) z motorových vozidiel s možným následným splachom do povrchových a podzemných vôd počas prevádzky nie je možná. Tento vplyv je vylúčený stavebno-technickým zabezpečením stavby.

Keďže v rámci prevádzkovania objektu je uvažované s odvádzaním odpadových vôd do ČOV a následne do toku len z prevádzky verejných hygienických zariadení ako súčasti podzemného parkovacieho objektu, dopad prevádzky objektu na kvalitu vody vo Váhu sa javí ako zanedbateľný. Posúdenie prevádzky objektu vykoná v procese stavebného konania vodoprávny orgán, ktorý zároveň stanoví podmienky jeho prevádzkovania.

Dotknuté územie v súčasnosti nie je ohrozované povodňami. Prívalové zrážkové vody z územia odvádza Dubnický potok. Realizáciou podzemného parkovacieho objektu s pochôdnou úpravou stropnej konštrukcie ako súčasti pešej zóny, sa súčiniteľ odtoku oproti súčasnosti mierne zvýši.

3.2.3. Vplyvy na ovzdušie a klímu

Počas výstavby

Činnosť stavebných mechanizmov a nákladných áut spôsobí dočasné zvýšenie prašnosti. Súčasne dôjde aj k nárastu objemu výfukových splodín v ovzduší na mieste výstavby a na trase prístupových ciest. Tento vplyv výraznejšie nezhorší kvalitu ovzdušia a môže byť minimalizovaný pravidelným čistením ciest a vozidiel.

Počas prevádzky

Vplyvy na ovzdušie budú dané predovšetkým emisiami z dopravy. Vykurovanie objektu na princípe rekuperácie pri uplatnení modernej technológie vzduchotechnického zariadenia nebude mať negatívne účinky na ovzdušie a klímu.

Počas prevádzky bude preto stupeň znečistenia ovzdušia závislý od intenzity využívania podzemného parkovacieho objektu a v prípade hlučnosti viažucej sa na prevádzku vzduchotechnického zariadenia tiež od použitého typu. Zámer uvažuje s použitím technológie VZT, ktorá nebude zdrojom nadmernej hlučnosti a s usmernením vyústenia emisií, tak, aby nezaťažovali dotknuté a tiež širšie územie mesta.

Vplyvom na mikroklima dotknutého územia bude o niečo výraznejší podiel spevnených plôch oproti súčasnosti. Zmiernenie týchto vplyvov zámer dosahuje optimálne možným podielom plôch s vegetačným krytom výsadbou viacvrstvovej vegetácie (trávnik, kríky, stromy) a vodnou plochou (spolu cca 20 % z celkovej plochy nadzemnej úrovne objektu).

3.2.4. Vplyvy na pôdu

Výstavbou nedôjde k znehodnoteniu pôdy, keďže v dotknutom zastavanom území sa v súčasnosti nachádzajú len antrozeme, neevidované ako poľnohospodárska pôda.

3.2.5. Vplyvy na biotu

Plocha navrhovaného podzemného parkovacieho objektu je situovaná mimo bioticky významných území, nezasahuje do chránených území prírody a krajiny ani do existujúcich prvkov územného systému ekologickej stability.

3.2.6. Vplyvy na krajinu

Negatívne ani pozitívne vplyvy na chránené územia sa nepredpokladajú. Činnosťou nedôjde k narušeniu záujmov územnej ochrany prírody a krajiny. Navrhovaná činnosť priamo nezasahuje žiadny z existujúcich prvkov ÚSES, tzn. nenaruší funkčnosť žiadneho prvku ÚSES ani biologicky hodnotných území. Výstavba bude realizovaná v zastavanom, urbanizovanom mestskom prostredí.

Počas výstavby bude dotknuté územie dočasne funkčne a esteticky narušené v dôsledku stavebných prác (odstránenie povrchového krytu, zemné práce, rozostavanie stavebných objektov prekládok technickej infraštruktúry a objektu

podzemného parkoviska, ale aj dočasné objekty potrebné pre technické a sociálne zabezpečenie stavby).

Počas prevádzky, po dobudovaní zámeru bude kvalita priestoru v ktorom sa má zámer realizovať vyššia oproti súčasnosti.

3.2.7. Vplyvy na obyvateľstvo a sídlo

Výstavba a prevádzka objektu podzemného parkoviska ako funkčnej súčasti pešej zóny na Námestí Matice slovenskej bude mať pozitívne vplyvy na obyvateľov mesta a jeho návštevníkov, vyplývajúce zo skultúrneho a komplexne chápaného pôsobenia priestorových faktorov zlepšujúcich kvalitu životného prostredia a pohodu života obyvateľov v meste.

Obyvateľstvo ako konečný recipient pozitívne programovaných zmien kvality životného prostredia bude môcť priamo aj nepriamo, cez estetické vnímanie prostredia a života v ňom, realizovať sociokomunikatívne aktivity a relax.

Navrhovaný objekt podzemného parkoviska nevyvoláva zmeny v historickej ani novodobej stavebnej štruktúre dotknutého územia, tzn. nevyžaduje likvidáciu (asanáciu) domov. Uvoľní naopak dnes dopravou tangovaný parter pre pešie komunikovanie, socioaktivity a oddych. Vytvorí sa tak nový urbanistický prvok námestia na ploche cca 110 / 55 m, ktorá bude v konečnej cieľovej fáze dosahovať ešte väčšie parametre.

Počas výstavby budú negatívne vplyvy pôsobiť najmä v dotknutom území, ktoré je v tesnom kontakte s obytnými časťami mesta, obchodnou vybavenosťou a službami, preto nie je možné vylúčiť predpoklad výraznejšieho obťažovania obyvateľov.

Počas prevádzky výrazným pozitívnym vplyvom bude vytvorenie časti pešej zóny na Námestí Matice slovenskej, so situovaním statickej dopravy v podzemí. Vytvorí sa tým podmienky pre aktívny aj pasívny oddych obyvateľov z mesta i okolia a činnosti súvisiace s kultúrou života v meste.

Realizácia podzemného parkoviska vyvolá aj sprostredkované sociálno-ekonomické vplyvy rozvojom vyvolaných investícií najmä v terciárnej sfére (infraštruktúra a služby).

4. HODNOTENIE ZDRAVOTNÝCH RIZÍK

Hodnotenie zdravotných rizík vo vzťahu k navrhovanej činnosti je orientované predovšetkým na hlukovú situáciu a emisie znečisťujúcich látok (CO, NO_x, VOC).

Vzhľadom na umiestnenie a charakter objektu nepredpokladá sa zhoršenie podmienok dopadu na zdravotný stav obyvateľstva. Zámer, naopak, sleduje v tomto smere zlepšenie podmienok oproti súčasnému stavu.

Hodnotenie zdravotných rizík vyplývajúcich z hlukovej situácie sa opiera o výsledky Hlukovej štúdie posúdenia vplyvu navrhovaného podzemného parkoviska v pešej zóne na Námestí Matice slovenskej v Dubnici nad Váhom (Spracovateľ: BONIT, s.r.o., Ing. Oto Janík, CSc.), dokladovanej v Prílohe 1 zámeru.

Na základe posúdenia hlukových pomerov v lokalite pri križovatke cesty I/61 s prístupovou komunikáciou k podzemnému parkovisku možno konštatovať, že

prevádzka podzemného parkoviska nebude mať negatívny dopad na príslušnú zástavbu, teda ani obyvateľov či návštevníkov dotknutého územia.

Energetické pripočítanie ekvivalentnej hlukovej hladiny vyvolanej prevádzkou podzemného parkoviska k ekvivalentnej hlukovej hladine od premávky na zbernej komunikácii spôsobí len nepatrné zvýšenie ekvivalentnej hlukovej hladiny o 0,1 dB(A). Také isté zvýšenie ekvivalentnej hlukovej hladiny je preukázané aj pre „nulový“ variant t.j. bez výstavby podzemného parkoviska pri zachovaní pôvodnej obslužnej komunikácie.

Hlukové pomery v danej lokalite sú ovplyvnené vysokou intenzitou dopravy na zbernej komunikácii, ktorá spôsobuje prekročenie akčných hodnôt hlukových indikátorov.

Hodnotenie zdravotných rizík vyplývajúcich z emisnej záťaže znečisťujúcimi látkami (CO, NO_x, VOC) sa opiera o výsledky Rozptylovej štúdie pre stavbu: Dubnica nad Váhom – Pešia zóna na Námestí matice slovenskej / spodná funkčná časť stavby – verejná podzemná parkovacia garáž (Spracovateľ: / doc. RNDr. Ferdinand Heseck, CSc.), dokladovanej v Prílohe 2 zámeru.

Vybudovanie podzemnej parkovacej garáže prispeje k zlepšeniu kvality ovzdušia Námestia Matice slovenskej, ktoré sa podľa plánu má premeniť na pešiu zónu. Vylúčením prejazdov áut v súčasnom priestore Námestia Matice slovenskej sa kvalita vzduchu ešte zlepší. Najvyššie hodnoty koncentrácie znečisťujúcich látok na fasáde najbližších obytných domov v mieste najvyššieho vplyvu zdrojov znečistenia ovzdušia objektu po uvedení objektu do prevádzky neprekročia na fasáde obytného domu ani pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach 10 % limitných hodnôt.

Výrazný pozitívny dopad na zdravotný stav obyvateľstva bude mať kvalitatívna premena dotknutého územia v podobe oddychového priestranstva pešej zóny s diametrálne odlišnou, vyššou kultúrou prostredia oproti súčasnosti. Navrhovaná organizácia prevádzkových vzťahov v území oproti súčasnosti výrazne predchádza možným rizikám vyplývajúcich z dopravných kolízií.

5. ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA

Vplyvy navrhovanej činnosti na chránené územia sa nepredpokladajú, vzhľadom na ich veľkú vzdialenosť od dotknutého územia.

Chránená krajinná oblasť Strážovské vrchy je vzdialená približne 2,5 km južným smerom a chránené vtáčie územie Dubnické štrkovisko je vzdialené rovnako približne 2,5 km severným smerom.

6. POSÚDENIE OČAKÁVANÝCH VPLYVOV Z HĽADISKA ICH VÝZNAMNOSTI A ČASOVÉHO PRIEBEHU PÔSOBNIA

Pri hodnotení významnosti vplyvov na životné prostredie vychádzame v prvom rade zo skutočnosti, že navrhovaná činnosť sa nachádza v urbanizovanom území, ktoré je určené pre rozvoj pešej zóny, s príslušným zabezpečením pešej a statickej motorovej dopravy, je súčasťou centrálnej mestskej zóny mesta Dubnica nad Váhom

a je v optimálnom priestorovom vzťahu k štruktúre vybavenosti a doplnkovej obytnej funkcii centrálnej mestskej zóny.

V predchádzajúcich častiach zámeru boli identifikované vplyvy na životné prostredie, ktoré sa môžu objaviť v súvislosti s výstavbou a prevádzkou navrhovaného objektu podzemného parkoviska. Pre hodnotenie ich významnosti je zvolená päťstupňová škála s nasledujúcimi charakteristikami uplatňovanými rovnako pre negatívne ako aj pozitívne vplyvy:

- **nie je vplyv** (navrhovaná činnosť žiadnym spôsobom neovplyvní zložky životného prostredia, obyvateľstvo, využiteľnosť pozemku ani kultúrne a historické hodnoty územia),
- **nevýznamný vplyv** (vplyv prevažne s charakterom rizika, náhody alebo so zanedbateľným pôsobením či príspevkom),
- **málo významný vplyv** (vplyv, ktorého pôsobenie je z kvantitatívneho hľadiska minimálne, lokálny vplyv alebo vplyv pôsobiaci na málo zraniteľnú zložku životného prostredia, prípadne nie je vnímateľný alebo je subjektívny)
- **významný vplyv** (má dosah na širšie okolie alebo pôsobí na viac zraniteľnú zložku životného prostredia, prípadne jeho vnímateľnosť je vysoká),
- **veľmi významný vplyv** (má regionálny dosah alebo pôsobí na najzraniteľnejšie zložky životného prostredia, ovplyvňuje ekologickú únosnosť, prípadne nie je v súlade s príslušnou legislatívou alebo inými normami).

Identifikovaným vplyvom na životné prostredie sme priradili hodnotu stanovenú na základe ich významnosti

- +4 pozitívny vplyv veľmi významný
- +3 pozitívny vplyv významný
- +2 pozitívny vplyv málo významný
- +1 pozitívny vplyv nevýznamný
- 0 nie je vplyv
- 1 negatívny vplyv nevýznamný
- 2 negatívny vplyv málo významný
- 3 negatívny vplyv významný
- 4 negatívny vplyv veľmi významný

Posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska významnosti a časového priebehu pôsobenia

<i>Základná identifikácia vplyvov</i>	<i>Určenie environmentálnej významnosti vplyvu</i>	<i>Poznámka, opis dôsledku zmeny sledovanej zložky na celkový charakter ŽP dotknutého a širšieho územia</i>
Priame vplyvy		
záber pôdy	0	
spotreba vody	-1	Negatívny vplyv s nevýznamným dôsledkom
spotreba plynu	0	
spotreba elektrickej energie	-3	Významný negatívny vplyv, s finančným dôsledkom prevádzkovej náročnosti
produkcia odpadov	-1	Negatívny vplyv s nevýznamným dôsledkom
produkcia odpadových vôd	-1	Negatívny vplyv s nevýznamným dôsledkom
produkcia emisií	-1	Negatívny vplyv s nevýznamným dôsledkom

hluk, vibrácie	-2	Málo významný dôsledok, totožný so súčasným stavom, nad rámec zámeru, vyžaduje cieľové riešenie dopravy v zmysle schválenej ÚPD
<i>spolu</i>	-9	
Vplyvy na obyvateľstvo a sídlo		
sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti	+1	Pozitívny prejav dôsledku možno očakávať nepriamou formou, cez atraktivitu predmetu zámeru
hospodárska základňa	0	
služby	+3	Významný pozitívny vplyv v zatraktívnení služieb
pohoda a kvalita života	+4	veľmi významný pozitívny vplyv v oblasti priestorovej kultúry mestského prostredia
zdravotné riziká	0	
<i>spolu</i>	+8	
Vplyvy na prírodné prostredie		
horninové prostredie a reliéf	0	
povrchové a podzemné vody	0	
ovzdušie, klíma	-1	Nevýznamný dôsledok, totožný so súčasným stavom
pôda	0	
genofond a biodiverzita	-1	Nevýznamný dôsledok, totožný so súčasným stavom
<i>spolu</i>	-2	
Vplyvy na mestské prostredie		
mestotvorná štruktúra	+4	Veľmi významný pozitívny vplyv s dôsledkom zvýšenia kvality mestotvornej štruktúry pešej zóny
scenéria mestského prostredia	+4	Veľmi významný pozitívny vplyv s dôsledkom dosiahnutia harmonizácie scenérie jadra centrálnejestskej zóny
stabilita mestského prostredia	+4	Veľmi významný pozitívny vplyv s dôsledkom stabilizácie mestského jadra
ochrana prírody a krajiny	0	
<i>spolu</i>	+12	
Súlad s ÚPD	+4	Veľmi významný pozitívny vplyv zaručujúci plánovitý, kvalitatívne zodpovedajúci rozvoj mesta
CELKOM	+13	

Z hľadiska časového priebehu pôsobenia možno vplyvy rozdeliť na dve základné skupiny:

- **Vplyvy počas výstavby:** ich trvanie predpokladáme počas prípravy územia pre výstavbu podzemného parkoviska, ako aj počas výstavby jeho jednotlivých stavebných objektov. Príprava územia bude pozostávať z prekládky a vybudovania potrebných inžinierskych sietí, komunikácií a parkovísk, realizácia objektu podzemného parkoviska bude spojená tiež s úpravami vonkajších priestorov.

Objekt podzemného parkoviska vo výstavbe bude zaťažovať najmä susediace plochy.

- **Vplyvy počas prevádzky** sú dané pôsobením motorovej dopravy (a jej statickej formy) na zložky životného prostredia. Ich trvanie je identické s trvaním

a prevádzkou navrhovaného podzemného parkoviska, ich veľkosť a kvalita je priamo úmerná jeho rozsahu a štruktúre.

7. PREDPOKLADANÉ VPLYVY PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE

Vplyvy navrhovaného zámeru nepresiahnu štátne hranice.

8. VYVOLANÉ SÚVISLOSTI, KTORÉ MÔŽU VPLYVY SPÔSOBIŤ S PRIHLIADNUTÍM NA SÚČASNÝ STAV ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA V DOTKNUTOM ÚZEMÍ

Zámer posudzuje všetky do úvahy prichádzajúce nadväzujúce súvislosti s identifikáciou aktivít, ktoré môžu byť vyvolané v súvislosti s výstavbou a prevádzkovaním podzemného parkoviska, analyzuje ich významnosť (a pravdepodobnosť) a posudzuje ich z hľadiska vplyvov na ŽP.

8.1. Identifikácia aktivít

- Preložky sietí technickej infraštruktúry, ktoré vedú cez dotknuté územie
- Demolácie starých dopravných funkčných plôch a línii v dotknutom území a ich nahradenie peším priestranstvom
- Výstavba, resp. úprava prístupových komunikácií a križovatiek
- Zmena organizácie dopravy a celého priestoru v dotknutom území

8.2. Analýza aktivít, ich významnosti (a pravdepodobnosti) a ich posúdenie z hľadiska vplyvov na životné prostredie

Pri analýze aktivít, ich významnosti a posúdení vplyvov na životné prostredie vychádzame v prvom rade zo skutočnosti, že navrhovaná činnosť sa nachádza vo výrazne urbanizovanom území, ktoré je určené pre rozvoj funkčných plôch a aktivít viažucich sa na urbanistickú štruktúru jadra centrálnej mestskej zóny mesta Dubnica nad Váhom.

Všetky identifikované a posudzované aktivity nezasahujú do podstaty existujúcej ochrany prírody, prírodných zdrojov, ani kultúrnych pamiatok.

8.2.1. Preložky sietí technickej infraštruktúry, ktoré vedú cez dotknuté územie

Uvedené vyvolané preložky sietí technickej infraštruktúry zohľadňujú okrem posudzovanej rozvojovej činnosti aj rozvojové potreby kontaktných území s dotknutým územím v zmysle zámeru a sú nevyhnutnosťou pri celkovej koncepcii širšieho priestoru Nám. Matice slovenskej. Sú významné pre optimalizáciu rozvoja štruktúry centrálnej mestskej zóny, s pozitívnym vplyvom na životné prostredie.

- Preložka odľahčovacej stoky DN 1000

Preložka odľahčovacej stoky DN 1000 je aktuálna v dotknutom území, v úseku výstavby podzemného parkoviska, v dĺžke 235,0 m. Potrebná je pre zachovanie jestvujúceho systému odvádzania dažďových vôd v dotknutom území a jeho širšom kontaktnom priestore.

- **Preložka dažďovej kanalizácie OD „Lidl“ DN 400**

Navrhovanou výstavbou vyvolaná preložka dažďovej kanalizácie OD „Lidl“ DN 400 v dĺžke 48,0 m vyvoláva súčasne preložku dažďovej kanalizácie nadväzne od obchodného domu Lidl a zrušenie jestvujúcej kanalizácie pri OD Lidl. Pravdepodobné je v tejto súvislosti zrušenie jestvujúceho a vybudovanie nového lapača ropných látok.

- **Preložka zberača „K“ - DN 800 jednotnej kanalizácie**

Preložka zberača „K“ - DN 800 jednotnej kanalizácie je aktuálna v dotknutom území, v úseku výstavby podzemného parkoviska, v dĺžke 260,0 m. Okrem navrhovanej činnosti je potrebná pre zachovanie jestvujúceho systému odvádzania splaškových vôd aj pre potenciálny územný rozvoj v kontaktnom priestore Námestia Matice slovenskej.

- **Preložka vodovodu DN 200, II. tlakové pásmo dĺžky: 245,0 m**

Preložka vodovodu II. tlakového pásma v dĺžke 245,0 m je aktuálna v rámci širšie riešeného kontaktného územia. Je potrebná pre zachovanie jestvujúceho systému zásobovania pitnou vodou.

- **Preložka vonkajšieho podzemného vedenia – 22 kV linka VN I. č. 177.**

Preložka vonkajšieho podzemného vedenia 22 KV linky VN I. č. 177 je významná pre navrhované zahustenie podzemnou transformačnou stanicou 22/0,42/0,241 kV, 1x630 kVA, ktorá bude elektrickou energiou zásobovať okrem objektu podzemného parkoviska aj pešiu zónu nad parkoviskom, prípadne tiež pokryje ďalšie potenciálne požiadavky.

- **Preložka trasy existujúceho verejného osvetlenia**

Preložka trasy existujúceho verejného osvetlenia má zabezpečiť provizórne verejné osvetlenie pre spoľahlivý a bezpečný pohyb všetkých užívateľov tohto priestoru v období počas výstavby, kedy nie je k dispozícii prírodný zdroj svetla.

8.2.2. Demolácie starých dopravných funkčných plôch a línii v dotknutom území a ich nahradenie peším priestranstvom

Demolácie starých dopravných funkčných plôch a línii sa vzťahujú na súčasné povrchové plochy statickej dopravy v dotknutom území, súčasný prieťah úseku Partizánskej cesty cez Nám. Matice slovenskej a súčasnú prístupovú komunikáciu k OD Lidl z cesty I/61.

Súčasná kapacita povrchových parkovísk bude nahradená v navrhovanom objekte podzemného parkoviska, v prospech uvoľnenia územia pre peší pohyb a aktivity spojené s pešou zónou.

Zrušenie súčasného prieťahu úseku Partizánskej cesty cez Nám. Matice slovenskej prispeje k odstráneniu kolíznych situácií pešej a motorovej dopravy a k naplneniu predpokladov pre realizáciu kvalitnej pešej zóny.

Uvedené demolácie zohľadňujú okrem posudzovanej rozvojovej činnosti aj rozvojové potreby kontaktných území s dotknutým územím v zmysle zámeru a sú nevyhnutnosťou pri celkovej koncepcii širšieho priestoru potenciálnej pešej zóny

Nám. Matice slovenskej. Sú veľmi významné pre optimalizáciu rozvoja štruktúry centrálnej mestskej zóny, s pozitívnym vplyvom na životné prostredie.

8.2.3. Výstavba, resp. úprava prístupových komunikácií a križovatiek

Výstavba, resp. úprava prístupových komunikácií a križovatiek súvisí predovšetkým so zrušením súčasnej prístupovej komunikácie k OD Lidl z cesty I/61, ktoré je vyvolané potrebou vybudovania prístupu do podzemného parkoviska (rampou) v zhodnej línii so súčasnou prístupovou komunikáciou cez križovatku z cesty I/61. Uvedené zrušenie súčasnej prístupovej komunikácie k OD Lidl bude nahradené prístupom z Partizánskej ulice, jej ukončením v priestore OD Lidl.

V tejto súvislosti je potrebné riešiť v širšom kontaktnom území prebudovanie súčasnej križovatky Partizánskej ulice s cestou I/61 na okružnú križovatku, s cieľom optimalizácie priepustnosti, zníženia kolíznych situácií a dosiahnutia priestorovej referencie.

8.2.4. Zmena organizácie dopravy a celého priestoru v dotknutom území

Vplyvom výstavby objektu podzemného parkoviska dôjde v dotknutom území k podstatnej zmene organizácie dopravy, prevádzkových a priestorových vzťahov. Zmena je veľmi významného charakteru, s výrazne pozitívnym vplyvom na životné prostredie. Je orientovaná na priestorové, funkčné a prevádzkové skvalitnenie dotknutého územia a jeho kontaktných priestorov a dosiahnutie kultúrnej kvality urbánneho prostredia pešej zóny mesta Dubnica nad Váhom.

9. ĎALŠIE MOŽNÉ RIZIKÁ SPOJENÉ S REALIZÁCIOU NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Riziká spojené s realizáciou navrhovanej činnosti predstavujú štatisticky veľmi málo pravdepodobný vznik situácií a udalostí katastrofického charakteru. Možno ich špecifikovať zhruba ako:

- havarijné situácie v prevádzke
- požiar objektu
- katastrofické poveternostné situácie a ich následky
- teroristický, bombový útok.

Riziká vyplývajúce z prevádzky objektu podzemného parkoviska spočívajú v možnosti výskytu havarijných situácií, ako napr. dopravné kolízie, havárie technologických zariadení vzduchotechniky a energetiky. Možno ich minimalizovať bežnými opatreniami, dodržiavaním prevádzkových predpisov, noriem, manipulačných plánov a pod. V prípade ich výskytu musia byť riešené v súlade s vypracovanými havarijnými plánmi.

Riziká katastrofického charakteru nie je možné predvídať v dostatočnom predstihu. Súvisia s extrémnymi poveternostnými situáciami ako napríklad extrémne snehové a dažďové zrážky a vietor.

10. OPATRENIA NA ZMIERNENIE NEPRIAZNIVÝCH VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Cieľom environmentálneho posudzovania je nielen identifikovať významné vplyvy, ale nájsť k nim aj prijateľné riešenie, ktorými sa vybrané prvky ochránia, alebo zmiernia dopady na ne.

Účelom opatrení je predchádzať, zmierniť, minimalizovať alebo kompenzovať očakávané (predpokladané) nepriaznivé vplyvy činnosti, ktoré môžu vzniknúť počas jej prípravy a prevádzky. Ak daný jav nie je možné nijakým spôsobom eliminovať ani minimalizovať, po zvážení je možné prijať kompenzačné opatrenia.

Opatrenia sa po ich akceptácii začleňujú do rozhodovacieho procesu a stávajú sa súčasťou ďalších konaní a povoľovacích činností.

10.1. Technické opatrenia

V prípade objektu podzemného parkoviska sa zámer už vo fáze prípravy orientuje na zhodnotenie možností zmiernenia nepriaznivých vplyvov použitím vhodného technologického vybavenia objektu, prioritne zariadení vzduchotechniky, bezpečnostného monitoringu, protipožiarnej ochrany (viď. Kap. II., Základné údaje o zámere, časť 8.- Stručný opis technického a technologického riešenia).

Okrem uvedených technických opatrení spojených s realizáciou zariadení vzduchotechniky, bezpečnostného monitoringu a protipožiarnej ochrany sú technické opatrenia zamerané rovnako na oblasť vodného hospodárstva, energetiky a dopravy. Požiadavky na realizáciu súvisiacich prevádzkových súborov a stavebných objektov uvádzame v nasledovnom súhrnnom prehľade:

- Požiadavky na vodohospodárske stavby
 - / Realizácia prevádzkových súborov:
 - Automatická tlaková stanica (pre požiarne účely)
 - Prečerpávacie stanice zo sociálnych zariadení
 - / Realizácia stavebných objektov:
 - Preložka odľahčovacej stoky DN 1000
 - Preložka dažďovej kanalizácie od „Lidl“ DN 400
 - Preložka zberača „K“ - DN 800 jednotnej kanalizácie
 - Preložka vodovodu DN 200 , II. tlakové pásmo
 - Vodovodné prípojky (z I. a II. tlakového pásma)
 - Kanalizačná prípojka
- Požiadavky na zásobovanie elektrickou energiou a telekomunikácie
 - / Realizácia stavebných objektov:
 - Preložka vonkajšieho podzemného vedenia – 22 kV linka VN I. č. 177
 - Podzemná distribučná transformačná stanica do 630 kW
 - Vonkajšie a verejné osvetlenie
 - Vonkajšie oznamovacie rozvody-telekomunikačná prípojka
 - Preložka verejného osvetlenia

▪ Požiadavky na dopravné riešenie

- Riešenie prístupovej komunikácie v zmysle nadradenej ÚPD funkčnej triedy B2 v kategórii MZ 12/40 so šírkou jazdného pruhu 3,25 m a zastavovacím pruhom šírky 2,0 m
- S ohľadom na polohu komunikácie uplatnenie potreby upokojenia, s požadovanou rýchlosťou $V = 40 \text{ km/h}$.
- Riešenie maximálne možnej segregácie peších návštevníkov od dopravy automobilovej
- Dopravné napojenie verejného podzemného parkoviska prostredníctvom úpravy existujúcej križovatky v zmysle požiadaviek STN 736102 Projektovanie križovatiek na komunikáciách
- Riešenie vjazdu do podzemného parkoviska formou prekrytej rampy, so súbežným riešením úpravy napojenia parkoviska predajne Lidl, nakoľko rampa zabráni priamemu napojeniu z cesty I/61
- Nadväzne v kontaktnom území so zámerom riešenie úpravy umiestnenia autobusových zastávok tak, aby bolo možné zabezpečiť (okrem mimoúrovňových variantov navrhovaných Urbanistickou štúdiou Dubnica nad Váhom - CMZ / časť) tiež riešenie úrovňového priechodu pre peších aj pre cyklistov
- Nadväzne v kontaktnom území so zámerom riešenie peších chodníkov a cyklo-komunikácií
- V rámci prevádzky podzemného parkoviska v zmysle vyhl. č. 532/2002 Z.z. o všeobecno-technických podmienkach na výstavbu sú navrhnuté min. 4 % stojísk pre imobilných občanov, (min. 8 miest rozmeru 3,5x5,0 m).
- Pre vertikálny pohyb peších sú navrhnuté 4 komunikačné jadrá so schodiskami. Dve komunikačné jadrá sú navyše vybavené aj výťahmi a priestormi s hygienickými zariadeniami.
- V rámci podzemného parkoviska navrhujeme použiť progresívne informačné a monitorovacie systémy pre optimalizáciu dopravnej prevádzky a bezpečnosť osôb a majetku.

10.2. Územno-plánovacie opatrenia

Účelom územno-plánovacích opatrení v prvom rade je zosúladiť realizáciu posudzovaného zámeru s územným rozvojom dotknutého sídla a so súčasnými i predpokladanými rozvojovými aktivitami.

- Zabezpečiť zonálnu reguláciu širšieho kontaktného územia, s cieľom funkčného a priestorového previazania zámeru s okolím.
- Vzhľadom na spevnenú plochu priestranstva nad podzemným parkovacím objektom dodržať dôsledne regulatívy vyplývajúce zo schválenej ÚPD viažuce sa na ochranu a zachovanie zelene (drevinovú vegetáciu) v územiach kontaktných so zámerom.
- Existujúci problém dopravnej záťaže cesty I/61 a jej negatívneho priestorového účinku v jadrovom území CMZ a teda aj v priestore zámeru - pešej zóny Námestia Matice slovenskej, je výrazne determinovaný perspektívnym eliminovaním dopravnej záťaže. Stratégia riešenia problému je v postupnom

realizovaní mestského dopravného okruhu podľa ÚPN mesta Dubnica nad Váhom, s cieľom vymiestnenia nežiadúcej dopravnej záťaže z polohy centra mesta.

- V situačnom priestore uvažovanej stavby vo väzbe na pešiu zónu optimalizovať možnosť segregácie peších návštevníkov centra mesta od dopravy automobilovej. Rovnako dôležité je riešenie usporiadania obsluhy motorovou dopravou tak, aby umožnila vytvorenie pokojných zón pre peších návštevníkov.

10.3. Organizačné opatrenia

- Organizačnými opatreniami v doprave zabezpečiť v dlhodobejšom časovom horizonte (súbežne s realizáciou dopravného okruhu mesta v zmysle schválenej územnoplánovacej dokumentácie), upokojenie premávky na ceste I/61.
- Ustanovenie správcu spôsobu údržby a pravidiel na prevádzkovanie a využívanie podzemného parkoviska v súlade s bezpečnosťou osôb a ochrany majetku.
- Počas výstavby realizovať provizórne verejné osvetlenie tak, aby v období, kedy nie je k dispozícii prírodný zdroj svetla, malo mesto umelé osvetlenie, čím zabezpečí spoľahlivý a bezpečný pohyb všetkým užívateľom tohto priestoru. Osvetlenie staveniska potrebnej dimenzie zabezpečí v čase výstavby dodávateľ stavby.

10.4. Kompenzačné opatrenia

Kompenzačné opatrenia predstavujú náhradu za spôsobenú ujmu, najčastejšie majetkovú a ekonomickú.

Za kompenzačné opatrenie možno v prípade tohto zámeru považovať potrebu riešenia nového dopravného napojenia OD Lidl, nakoľko. vjazd do navrhovaného podzemného parkoviska formou prekrytej rampy zabráni súčasnému priamemu napojeniu OD Lidl z cesty I/61.

V zmysle vypracovaného územno-plánovacieho podkladu „Urbanistická štúdia Dubnica nad Váhom – Centrálna mestská zóna / časť“ (ARCH.EKO s.r.o., Banská Bystrica, september 2005), je riešenie nového dopravného prístupu k OD Lidl možné z Partizánskej cesty.

11. POSÚDENIE OČAKÁVANÉHO VÝVOJA ÚZEMIA, AK BY SA ČINNOSŤ NEREALIZOVALA

Záujmovým územím predkladaného zámeru je predovšetkým mesto Dubnica nad Váhom a jeho okolie, ktoré bude využívať dopravnú funkciu umožňujúcu parkovanie v centrálnej polohe mesta, bez priestorovej záťaže pešej zóny touto funkciou.

Navrhované verejné podzemné parkovisko sa nachádza v priestore Námestia Matice slovenskej, s výhodným dopravným napojením priamo z cesty I/61. Je navrhované na ploche cca 110 / 55 m. Nenachádza sa tu žiaden pozemný stavebný objekt, križujú ho viaceré podzemné inžinierske stavebné objekty. Predmet zámeru sa nachádza v zastavanom území mesta Dubnica nad Váhom.

Priestor v ktorom je situované verejné podzemné parkovisko je navrhovaný pre rozvoj pešej zóny s príslušnou vybavenosťou. Intenzita jeho využitia zodpovedá

požiadavkám a nárokom plánovacieho prostredia, v zhode s jeho priestorovým potenciálom.

Ak by sa navrhovaná činnosť – verejné podzemné parkovisko - nerealizovala, dotknuté územie by naďalej predstavovalo plochu neefektívne a nevhodne využívanú povrchovou statickou dopravou a tiež líniovou dopravnou záťažou nevhodne situovanej miestnej obslužnej komunikácie v ťažiskovej, najcennejšej polohe centra mesta. Nevytvorili by sa tak predpoklady pre skultúrnenie, dosiahnutie mestotvorného účinku a kvalitatívny rozvoj pešej zóny mesta s možnosťou relaxácie a spoločenských aktivít občanov mesta a tiež jeho návštevníkov.

Realizáciou zámeru vo väzbe na kontaktnú funkčnú štruktúru mestskej obchodnej vybavenosti a služieb a tiež obytnej funkcie tu možno predpokladať komfortnejšie priestorové a funkčné vzťahy, nakoľko susedstvo s podzemným parkoviskom a kultúrnym peším parterom na jeho povrchu má menej nepriaznivých vplyvov než susedstvo s povrchovou kolíznou dopravnou záťažou plochami parkovísk a komunikácií.

Prevádzka, ktorej funkcia je nezlúčiteľná s funkciou pešej zóny by tak zostala, ohrozovala a obťažovala by naďalej peších účastníkov a znemožňovala oddychové aktivity súvisiace s funkciou pešej zóny.

V prípade tzv. nulového variantu sa nevytvorí priestor s pozitívnymi vplyvmi na kultúrne a sociálno-ekonomické prostredie mesta: nepodmieni sa vytvorenie atraktívnej možnosti krátkodobého oddychu, trávenia voľného času, zamedzí sa oživenie spoločenského života, nevytvoria sa predpoklady pre želaný rast a vývoj centra mesta, ktoré má postavenie jadra dubnickej sídelnej aglomerácie. Naďalej budú pretrvávať nepriaznivé asociálne javy ovplyvnené súčasnou nevyhovujúcou kvalitou územia.

V prípade nulového variantu nemožno očakávať „zakonzervovanie“ súčasného stavu, ani využitie pre účely odlišné od predkladaného zámeru vychádzajúceho so záväzných územnorozvojových regulatívov, pretože územno-plánovacia dokumentácia mesta Dubnica nad Váhom počíta s využitím lokality pre rozvoj centrálnej funkcie vybavenosti s atraktivitou pešej zóny a vybudovaním podzemného parkoviska.

Z hľadiska vplyvov na životné prostredie v dotknutom aj záujmovom území možno pokladať navrhovaný variant za výhodnejší, pretože sa v tomto priestore vylepšia dopravné prevádzkové vzťahy a v synergii s plánovaným rozvojom dopravného systému mesta sa optimalizuje výstupné hlukové a emisné znečistenie.

12. POSÚDENIE SÚLADU NAVRHOVANEJ ČINNOSTI S PLATNOU ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU A ĎALŠÍMI RELEVANTNÝMI STRATEGICKÝMI DOKUMENTMI

Súlad činnosti s územnoplánovacou dokumentáciou tu dokladujeme prehľadom a komparáciou predchádzajúcich územno-plánovacích dokumentov a územnoplánovacích podkladov so zámerom.

12.1. Východiskové územno-plánovacie dokumenty a územno-plánovacie podklady

V roku 1997 bol pre mesto Dubnica nad Váhom spracovaný a uznesením Mestského zastupiteľstva v Dubnici nad Váhom číslo 48/1997 z 25. 6. 1997 schválený Územný plán (ďalej len ÚPN) sídelného útvaru Dubnica nad Váhom (ARCH.EKO, s.r.o. Banská Bystrica), pričom jeho záväzné časti boli vyhlásené Všeobecne záväzným nariadením mesta Dubnica nad Váhom číslo 23/1997. Nadväznú priebežnú aktualizáciu predmetného územného plánu formou zmien a doplnkov (Zmena č.1, Zmena č.2, Zmena č.3 a doplnok č.1, Zmena č.4 a doplnok č.2), nemalo podstatný vplyv na reguláciu rozvoja centrálnej štruktúry mesta, ktorej súčasťou je aj priestor pešej zóny na Námestí Matice slovenskej a v ňom vymedzený projektovaný stavebný celok podzemných parkovacích garáží a verejného priestranstva (časti pešej zóny) nad podzemnými parkovacími garážami.

Jednou z problematík vytypovaných ÚPN mesta Dubnica nad Váhom pre ďalší rozvoj, s požiadavkou na podrobnejšie riešenie v stupni ÚPN-Z, resp. UŠ-Z, je aj územie centrálnej mestskej zóny (ďalej len CMZ). Koncepčným ťažiskom tohto územia je reálna a potenciálna polyfunkčná štruktúra, situovaná pozdĺž dvoch hlavných urbanistických rozvojových osí mesta, s ťažiskovými pólmi potenciálnej centrálnej štruktúry mesta v priestoroch Nám. Matice slovenskej a Nám. 1. mája. (v súčasnosti premenovaného na Nám. Sv. Jakuba).

Územie Námestia Matice slovenskej bolo súbežne s ÚPN mesta riešené samostatnou urbanistickou štúdiou (*Urbanistická štúdia Námestia Matice slovenskej – aktualizácia regulačného plánu*, Ing. arch. Marián Antal, 1996), bez širšie koncipovaných väzieb na komplexnú polyfunkčnú štruktúru celej CMZ. Nadväzne v r. 2004, bola predmetná UŠ aktualizovaná pod názvom Urbanistická štúdia Námestia Matice slovenskej v Dubnici nad Váhom – aktualizácia 2004.

V roku 2005 bola vypracovaná UŠ Dubnica nad Váhom – CMZ / časť, (ARCH.EKO, s.r.o. Banská Bystrica). Cieľom urbanistickej štúdie bolo získať optimálne urbanistické riešenie užšie vymedzeného centrálneho územia mesta, s prehodnotením reálnej priestorovej skladby a funkčných plôch, so zohľadnením významu ich polohovania v centre mesta. Dôležité je pritom riešenie priestorových, dopravných a prevádzkových väzieb na okolité funkčné plochy a ich zástavbu, v súlade so schválenými regulatívmi ÚPN mesta Dubnica nad Váhom.

Vypracovanie UŠ Dubnica nad Váhom – CMZ / časť, zabezpečilo:

- podmienky pre rozvoj pešej zóny v priestoroch Nám. Matice slovenskej, Nám. Sv. Jakuba a hlavných peších trás pozdĺž hlavnej mestskej triedy – cesta I/61 a pozdĺž Dubnického potoka, vrátane urbanistického riešenia dopravy a sietí technickej infraštruktúry
- územno-technické východiská a podmienky pre nadväznú projektovú prípravu, územné rozhodovanie a stavebné konanie súvisiace s postupnou, etapovou realizáciou priestorov pešej zóny.

Ústredným koncepčným problémom je harmonické, kontinuálne zapojenie územia zóny do širšieho urbánneho kontextu centra mesta (pri eliminovaní súčasného bariérového efektu Ulice Obrancov mieru) a dosiahnutie žiadúcej priestorovej identifikácie a referencie centra mesta.

Koncepcia cielene sleduje zhodnotenie územno-rozvojového potenciálu predmetnej zóny v jeho fyzickej (priestorovo-hmotovej a územno-technickej) a tiež ideovej (sociologickej a kultúrno-vývojovej, odkazovej) časopriestorovej rovine.

Aktuálne problémy na riešenie, vyplývajúce z predchádzajúcich územno-plánovacích dokumentov a územno-plánovacích podkladov

Vzhľadom na skutočnosť, že v dlhodobej stratégii mesta Dubnica nad Váhom výrazne rezonuje úloha rekonštrukcie a prestavby pešej zóny mesta, so súčasným zabezpečením potrebného väčšieho počtu parkovacích miest, ako najaktuálnejšie problémy pre riešenie a realizáciu v najbližšom období boli stanovené:

- realizácia komplexnej infraštruktúry podporujúcej rozvoj mesta a zohľadňujúcej rast kvality životného prostredia
- vybudovanie pešej zóny v centre mesta, na základe vypracovania projektovej dokumentácie.

V prvej fáze realizácie uvedených aktuálnych problémových okruhov sa Mesto Dubnica nad Váhom za pomoci finančných podporných zdrojov z ES orientuje na vypracovanie projektovej dokumentácie pre vybudovanie časti pešej zóny na Námestí Matice slovenskej, vrátane verejných podzemných parkovacích priestorov. Vytvorila sa tak predpoklad pre nadväznú pokračovanie stavebnej realizácie s možnosťou nadväznej finančnej podpory zo zdrojov ES.

Uvedená rozvojová problematika je v plnom súlade so strategickým dokumentom: „Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Dubnica nad Váhom“ - „Realizačná časť na roky 2005 – 2006“, schválená uznesením MsZ č. 27/2005 zo dňa 26. 04. 2005.

12.2. Všeobecne záväzné nariadenie Mesta Dubnica nad Váhom č. 01 / 2005 zo dňa: 26. 4. 2005 o záväzných častiach ÚPN mesta Dubnica nad Váhom - Zmena č. 4 a Doplnok č. 2

Na tomto Všeobecne záväznom nariadení mesta sa uznieslo MsZ Dubnica nad Váhom svojim uznesením č. 18/2005. Toto nariadenie okrem vymedzenia záväznej časti schválenej Zmeny č. 4 a doplnku č. 2 ÚPN mesta, obsahuje aj korekcie textovej časti všeobecne záväzného nariadenia mesta č. 23/1997, na ktorom sa uznieslo Mestské zastupiteľstvo Dubnica nad Váhom dňa 25. 6. 1997 č. uzn. 48/1997 pri schválení ÚPN SÚ Dubnica nad Váhom tak, aby boli záväzné časti ÚPN mesta v súlade s ich úplným znením.

/ Výber z Čl. III. - Princípy regulácie predpokladaných procesov rozvoja urbánnej štruktúry mesta

- 2) ...Princípy regulácie predpokladaných urbánnych procesov sledujú systém otvorených dynamických štruktúr organizmu sídla. Vytvárajú sa tak predpoklady priebežného a bezbariérového zapojenia potenciálnych priestorov pre rozvoj do jednotnej, organicky zväzujúcej sústavy dynamických a relatívne statických prvkov urbánnej štruktúry.
- 3) V systéme očakávaných procesov a ich regulácie v územno – plánovacích podmienkach Dubnice nad Váhom zohrávajú hlavnú úlohu rozvojové tendencie

smerujúce prevažne dovnútra existujúceho, založeného organizmu mesta – skvalitňovanie a formovanie jeho urbánnej priestorovej štruktúry ...

- 4) Jedným z hlavných princípov regulácie rozvoja je prioritná orientácia na funkčné aj priestorovo optimálne, ekonomicky efektívne a v socio vzťahoch pozitívne zhodnotenie už zastavaného územia mesta...
- 5) Otvorený systém dynamickej štruktúry organizmu mesta Dubnica nad Váhom – aj vo vzťahu k mikroregionálnym väzbám - podmieňuje predpokladaná možná aktivácia ťažiskových pólov a hlavných rozvojových osí ...
- 6) Nosným prvkom otvoreného rozvojového systému sú hlavné rozvojové osi, viažuce sa na cestu I/61 a potenciálnu komunikáciu, ktorá spojuje Novú Dubnicu a Dubnicu nad Váhom, v pokračovaní osou Dubnického potoka, kolmo na cestu I/61. Tieto dopĺňajú paralelné podporné rozvojové osi s ťažiskovými pólmi potenciálnej centrálnej štruktúry sídla.
- 7) Princíp regulácie predpokladá funkčnú a priestorovú modeláciu rozvojových osí prioritne v úsekoch nachádzajúcich sa v zastavanom území, s cieľnou aktiváciou ich celej línie, vo vzťahu na predpokladanú aktiváciu potenciálnych ťažiskových pólov. Sústava ústredných ťažiskových pólov potenciálnej centrálnej štruktúry sídla je sústredená v urbanistickom okrsku **A. V súčasnosti i v budúcnosti sústava reprezentuje jadrové územie mesta, s priestorovými rezervami, s potrebou celkovej revitalizácie a stavebnej formácie na vyzretú urbánnu štruktúru.**
- 8) Ťažiskové póly s predpokladom výraznejšej aktivácie v plánovacom horizonte predstavujú disponibilné rozvojové priestory koncentrácie vybavenosti urbanistických okrskov **A1, E, F, J a P.**

/ Výber z Čl. IV. - Hlavné zásady a regulatívy rozvoja územia

1) STRATÉGIA ROZVOJA

- a) V územnom pláne navrhnutá stratégia rozvoja mesta predpokladá jeho postupný rozvoj z cca 26 000 obyvateľov (r. 1997) v závislosti na možných variantoch rozvoja (rozvojových prahoch odvodených od urbanizačných limitov rešpektujúcich zdroje, kapacity a potreby rastu mesta) na 28 000 – 28 500 obyvateľov v plánovacom horizonte (rozvoj založený na vnútorných zdrojoch a potrebách mesta, s max. využitím už urbanizovaných plôch a jestvujúcich kapacít technickej vybavenosti) a na cca 30 000 – 31 000 obyvateľov v prognóznom horizonte (rozvoj založený na vonkajších zdrojoch a potrebách aglomerácie a príľahlej časti regiónu, s urbanizáciou nových plôch a so značným rozšírením kapacít technickej vybavenosti).
- b) Oproti potrebe rozvojových plôch viažucich sa na takúto predikciu vnútorného vývoja mesta, sleduje stratégia možného rozvoja tiež **priestorovú ponuku pre vonkajšie dynamizujúce rozvojové vplyvy regionálneho a vyššieho významu.**
- c) Rozvoj Dubnice nad Váhom schváleným územným plánom mesta rozvrhnutý do dvoch časovo neohraničených horizontov, plánovacieho a prognózneho, predpokladá v plánovacom horizonte uskutočnenie hlavne **kvalitatívneho, integrujúceho rozvoja, vyplývajúceho z vnútorných potrieb mesta, na súčasnom , už urbanizovanom území ...**

- e) Cieľom rozvoja je **priestorová**, urbanistická a hospodárska **integrácia mesta** a jeho aglomeračného zázemia, zabezpečenie územno – rozvojových podmienok pre socio – ekonomický rozvoj, **zodpovedajúci štandard** bývania a **vybavenosti** a **optimálny priestorový štandard funkcie rekreácie a cestovného ruchu**.

2) ZÁSADY A REGULATÍVY ÚZEMNÉHO ROZVOJA

- a) V plánovacom horizonte rozvoja Dubnice nad Váhom, ktorý je riešený záväzne na stupni územného plánu, je potrebné rešpektovať tieto zásady a regulatívy:
- i) Cieľ rozvoja zamerať na ... zvýšenie priestorového štandardu vybavenosti a funkčných aj priestorových väzieb jeho častí ...
 - ii) Obsah rozvoja orientovať na priestorovú reštrukturalizáciu, funkčnú intenzifikáciu, architektonickú a stavebnú integráciu, ...
 - iii) Rozvoj osídlenia uskutočňovať prioritne na doteraz zastavanom území ... Priestorová reštrukturalizácia a výšková i plošná intenzifikácia musí byť zameraná na zlepšenie štandardu bývania, na vytváranie funkčnej zástavby a na kompletizáciu okrskovej, mestskej až nadmestskej vybavenosti.
 - v) **Zvláštnu pozornosť zamerať na vytvorenie obchodno – spoločenského centra mesta v okrsku A**, na dobudovanie inžinierskych sietí ..., prebudovanie dopravného systému a vytvorenie systému prírodných a oddychových štruktúr organizmu silne priemyselného mesta.
 - vi) Pri výbere plôch pre najvýznamnejšie zariadenia občianskej vybavenosti dodržiavať zákonitosti urbanistickej štruktúry a kompozície mesta, **žiadať vysokú architektonickú hodnotu a príjemné užívateľské vlastnosti pre obyvateľov**.
- b) Pre zabezpečenie rozvoja Dubnice nad Váhom v prognóznom horizonte, riešenom na stupni územnej prognózy, treba zohľadňovať tieto zásady:
- i) Pre dlhodobý cieľ rozvoja, ktorým je priestorová, urbanistická a hospodárska integrácia mesta a jeho zázemia, zabezpečovať podmienky pre dosiahnutie vysokého štandardu bývania a vybavenosti ...

3/ Zásady a regulatívy rozvoja zastavaného územia

c) Zásady a regulatívy funkčného využitia

- ii) V plánovacom horizonte rozvoja sídla zabezpečiť reštrukturalizáciu, ako aj intenzifikáciu využitia súčasných funkčných plôch, alebo ich čiastočné rozšírenie. Dosiahnuť tým optimálne využitie potenciálu doteraz zastavaného územia ...
- iv) Občiansku vybavenosť administratívneho, obchodného, marketingového, kultúrneho, spoločenského charakteru a nevýrobných služieb mestského a vyššieho významu umiestňovať prioritne v okrsku A. Dotvoriť tu obchodné a spoločenské centrum mesta.

d) Zásady a regulatívy ochrany územia

- i) Ochranu zastavaného územia zamerať na zabezpečenie, zachovanie a dotvorenie charakteristického urbanistického usporiadania

a architektonického výrazu najhodnotnejších územných priestorov mesta ... Ochranou zastavaného územia tiež **zabezpečiť formovanie dezintegrujúcich a málo hodnotných priestorov na integrujúcu mestotvornú štruktúru**. ... maximálne obmedziť negatívny vplyv na prírodné systémy v príslušnom záujmovom území mesta i v meste samotnom.

- iii) Pri rozvoji častí mesta rešpektovať pôvodne založenú urbanistickú osnovu, skvalitňovať jej funkčnosť a priestorovosť. ...

/ Výber z Čl. V. - Verejnoprospešné stavby

- 1) V záväznej časti ÚPN mesta Dubnica nad Váhom sú vymedzené verejnoprospešné stavby, pre ktoré možno pozemky, stavby a práva k nim vyvlastniť alebo vlastnícke práva k pozemkom a stavbám obmedziť.

a) Verejnoprospešné stavby a opatrenia plošného charakteru

- | | |
|-----------|---|
| 1 | Polyfunkčné priestory hlavných a vedľajších rozvojových osí mesta so zastúpením funkcie vybavenosti, bývania, dopravných plôch, oddychových plôch vrátane zelene a technickej infraštruktúry. |
| 1 – A1.a | Vybudovanie priestoru mestskej triedy I – 61. |
| 1 – A1.c | Dobudovanie priestoru námestia Matice slovenskej. |
| 4 – F | Vybudovanie parkového priestoru sociokontaktov vrátane oddychových plôch dotvorenou drobnou architektúrou, pri mestskej triede I – 61. |
| 17 | Rekonštrukcia vybraných bytových domov a dostavba podkrovných bytov: |
| 17 – F. a | Pri mestskej triede I – 61. |

b) Verejnoprospešné stavby a opatrenia líniového a bodového charakteru

- | | |
|------------|---|
| 35 | Rekonštrukcia zberných a obslužných komunikácií na požadované kategórie, vrátane rekonštrukcie križovatiek |
| 38 – A1. a | Vybudovanie dvojpodlažného parkoviska na Nám. Matice slovenskej s kapacitou 180 – 200 parkovacích miest |
| 40 | Vybudovanie sústavy segregovaných peších a cyklistických komunikácií v zastavanom území mesta: |
| 40 – A1 | pozdĺž hlavnej mestskej triedy (cesta I/61) |
| 52 | Výstavba a rekonštr. sietí technickej infraštruktúry (vodovod, kanalizácia, elektrické vedenie, plynovod, teplovod, káblové siete) v súlade s potrebami jestvujúcej i navrhovanej zástavby |

12.3. Komparácia predchádzajúcich územno-plánovacích dokumentov a územno-plánovacích podkladov so zámerom

Predbežná dokumentácia (Predprojektová štúdia) Dubnica nad Váhom - Pešia zóna na Námestí Matice slovenskej, je riešená v súlade s predchádzajúcou územno-plánovacou dokumentáciou ÚPN mesta Dubnica nad Váhom a nadväznými územnoplánovacími podkladmi vypracovanými na úrovni urbanistickej štúdie.

Predprojektová štúdia v priestorovom poňatí prehodnocuje a upresňuje názorové interpretácie doposiaľ vypracovaných dokumentov.

V súlade s predchádzajúcou dokumentáciou, v rámci koordinácie situačných vzťahov predprojektová štúdia dominantný priestor pešej zóny Námestia Matice slovenskej priestorovo-dispozične náznakovo vymedzuje (priestorovo – nie však fyzicky završuje, graduje). Poníma ho pritom v dynamizujúcom historicko-vývinovom kontexte, ako živý komunikatívny a vzťahovo neuzavretý priestor s urbánnou transparentiou hmôt a funkcií, s priestorovou artikuláciou na princípe napätia a uvoľnenia (diverzifikácia priestorovej rôznorodosti). Priestorové (ale aj ideové) vzťahy na pozadí kultúrno-historického odkazu a prejav ich hypotetickej štruktúry uvádza novodobou referenciou – v otvorenom kontaktnom vzťahu k bezprostrednému i širšiemu okoliu.

Takto zvolená koncepcia zvyrazňuje potrebu uplatnenia novodobých aspektov: transparentie a dynamizácie, otvorenosti priestoru, pri zabezpečení intímnosti, priestorovej pohody a jasne definovanej orientácie. Urbanisticko-filozofický a sociologický aspekt vo vzťahu k významnosti lokality zapája do vzťahov princíp vývojového „vrstvenia“ a jeho čitateľnosť v horizontálnom i vertikálnom smere (možné zapájanie historických, príp. archeologických stôp do obrazu podzemného urbanistického priestoru).

Vo funkčno-priestorovej a sociologickej rovine riešenie priestorov stavby a ich základnej vybavenosti v polohe potenciálnych priestorov pešej zóny s podzemnou statickou dopravou, je koncepciou urbanisticko-architektonického návrhu transformovaná do polohy vyššej vybavenosti novej generácie, s výrazne polyfunkčnou štruktúrou.

13. ĎALŠÍ POSTUP HODNOTENIA VPLYVOV S UVEDENÍM NAJZÁVAŽNEJŠÍCH OKRUHOV PROBLÉMOV

Počas vypracovania zámeru neboli identifikované vážne problémy, ktoré by mohli v budúcnosti počas prevádzky podzemného parkovania vzniknúť a ktoré by si vyžadovali ďalší postup hodnotenia.

Proces posudzovania vplyvov je v štádiu predprojektovej prípravy zameraný hlavne na jeho environmentálnu prijateľnosť. Predpokladáme, že opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov uvedené v tomto elaboráte sú dostatočným podkladom povoľujúcemu orgánu na kvalifikované rozhodnutie o realizácii zámeru v povoľovacom procese.

Prínosom procesu posudzovania bude, ak stanoviská a pripomienky k zámeru pomôžu vylepšiť doterajšie návrhy opatrení a zároveň sa už vo fáze prípravy podzemného parkovacieho objektu ako funkčnej súčasti pešej zóny predíde prípadným nezhodám pri povoľovacom konaní.

V prípade, že by sa výrazne zmenili podmienky podzemného parkovacieho objektu v porovnaní s tu uvádzanými, je potrebné vypracovať nové environmentálne hodnotenie.

V. POROVNANIE VARIANTOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A NÁVRH OPTIMÁLNEHO VARIANTU

Obvodný úrad v Trenčíne na základe žiadosti Mesta Dubnica nad Váhom podľa § 22 ods. 7 zákona č. 24/2006 Z.z. upustil od požiadavky variantného riešenia navrhovanej činnosti. Na základe uvedeného sa porovnáva navrhovaná činnosť s nulovým variantom rozvoja.

1. TVORBA SÚBORU KRITÉRIÍ A URČENIE ICH DÔLEŽITOSTI NA VÝBER OPTIMÁLNEHO VARIANTU

Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti na výber optimálneho variantu, ako aj výber optimálneho variantu a jeho zdôvodnenie, sa odvíjajú už od predchádzajúcich územno-plánovacích podkladov a dokumentov a zhodnocujúcej predprojektovej prípravy.

Do výberu optimálneho variantu vstupujú dva porovnávané varianty:

navrhovaný variant (1) - výstavba a prevádzka verejného podzemného parkoviska ako spodnej funkčnej časti stavby Dubnica nad Váhom - pešia zóna na Námestí Matice slovenskej;

nulový variant (0) - zotrvanie dotknutého územia v terajšom stave (územie so zmiešanou funkciou dynamickej a statickej motorovej dopravy a pešej dopravy).

Objektom environmentálneho hodnotenia je lokalizácia nového objektu verejného podzemného parkoviska, s jednou podzemnou úrovňou.

Jedným zo základných dôvodov na upustenie od variantného riešenia predkladaného zámeru je ten, že v súlade s územnoplánovacou dokumentáciou realizácia verejného podzemného parkoviska ako súčasti pešej zóny vytvorí približne 150 parkovacích miest v ťažiskovej polohe centra mesta. Uvoľní sa tým priestor pre vytvorenie pešej zóny s oddychovými, socio-komunikatívnymi aktivitami. Z priestorovo-ekonomického hľadiska je zámer výhodný a pre mesto potrebný.

Vplyvom identifikovaným a interpretovaným v environmentálnom hodnotení sme priradili hodnotu stanovenú na základe ich významnosti, a to osobitne pre každý variant:

- +4 pozitívny vplyv veľmi významný
- +3 pozitívny vplyv významný
- +2 pozitívny vplyv málo významný
- +1 pozitívny vplyv nevýznamný
- 0 nie je vplyv
- 1 negatívny vplyv nevýznamný
- 2 negatívny vplyv málo významný
- 3 negatívny vplyv významný
- 4 negatívny vplyv veľmi významný

Pre lepšiu prehľadnosť sme všetky identifikované vplyvy zaradili do skupín podľa oblasti ich pôsobenia. Jednotlivým skupinám sme priradili koeficienty (váhové násobitele) na rozlíšenie relatívnej dôležitosti kritérií:

priame vplyvy	1,0
vplyvy na obyvateľstvo	1,3
vplyvy na prírodné prostredie	1,0

vplyvy na mestské prostredie	1,0
súlady s ÚPD	1,0

2. VÝBER OPTIMÁLNEHO VARIANTU ALEBO STANOVENIE PORADIA VHODNOSTI PRE POSUDZOVANÉ VARIANTY

Porovnanie vplyvov a vyhodnotenie posudzovaných variantov

ovplyvnené prvky	variant 0	variant 1
Priame vplyvy		
záber pôdy	0	0
spotreba vody	0	-1
spotreba plynu	0	0
spotreba elektrickej energie	-1	-3
produkcia odpadov	-1	-1
produkcia odpadových vôd	0	-1
produkcia emisií	-2	-1
hluk, vibrácie	-3	-2
<i>spolu</i>	-7	-9
Vplyvy na obyvateľstvo a sídlo		
sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti	-1	+1
hospodárska základňa	0	0
služby	-2	+3
pohoda a kvalita života	-3	+4
zdravotné riziká	-1	0
<i>spolu</i>	-7	+8
Vplyvy na prírodné prostredie		
horninové prostredie a reliéf	0	0
povrchové a podzemné vody	0	0
ovzdušie, klíma	-2	-1
pôda	0	0
genofond a biodiverzita	-1	-1
<i>spolu</i>	-3	-2
Vplyvy na mestské prostredie		
mestotvorná štruktúra	0	+4
scenéria mestského prostredia	-1	+4
stabilita mestského prostredia	-2	+4
ochrana prírody a krajiny	0	0
<i>spolu</i>	-3	+12
Súlady s ÚPD	-4	+4
CELKOM	-24	+13

Porovnanie vplyvov variantov so zohľadnením koeficientov relatívnej dôležitosti

vplyvy	koeficient	variant 0	variant 1
--------	------------	-----------	-----------

priame vplyvy	1	-7	-9
vplyvy na obyvateľstvo	1,3	-9,1	+10,4
vplyvy na prírodné prostredie	1	-3	-2
vplyvy na mestské prostr.	1	-3	+12
súladi s ÚPD	1	-4	+4
vplyvy spolu		-26,1	+15,4

3. ZDÔVODNENIE NÁVRHU OPTIMÁLNEHO VARIANTU

Z porovnania jednotlivých skupín vplyvov oboch variantov vyplýva po vyhodnotení nasledujúca interpretácia:

Z hľadiska priamych vplyvov je medzi oboma variantmi najmenší rozdiel, čo je dané viazanosťou vstupov a výstupov na realizáciu zámeru. Z priamych vplyvov vykazuje najväčšiu významnosť spotreba elektrickej energie, bez vplyvu je záber pôdy, spotreba plynu, za nevýznamné považujeme spotrebu vody, produkciu odpadov a odpadových vôd.

Vo vplyvoch na obyvateľstvo a sídlo sú pri porovnávaní variantov veľmi výrazné rozdiely vo významnosti vplyvov. Rozdiel v prospech variantu 1 vyplýva prioritne z hodnotenia služieb, pohody a kvality života.

Z hľadiska vplyvov na prírodné prostredie vykazuje variant 0 (bez realizácie podzemného parkoviska) viac nepriaznivé vplyvy ako variant 1, čo je predovšetkým v dôsledku súčasnej dynamickej zložky dopravy v dotknutom území. V ostatných ovplyvnených prvkoch vykazujú oba porovnávané varianty totožné hodnoty, na úrovni nevýznamných negatívnych vplyvov.

Z hľadiska vplyvov na mestské prostredie vyplýva výrazný rozdiel medzi variantmi v prospech variantu 1 (verejné podzemné parkovisko) najmä v ovplyvnených prvkoch ako sú mestotvorná štruktúra, scenéria a stabilita mestského prostredia, ktoré budú mať realizáciou navrhovaného zámeru významný pozitívny účinok oproti súčasnosti, ktorá v sumárnom hodnotení prezentuje významný negatívny vplyv.

Vo vyhodnotení súladi s územnoplánovacou dokumentáciou vyplýva výrazný rozdiel medzi variantmi v prospech variantu 1 najmä z koncepcného riešenia verejného podzemného parkoviska ako súčasť pešej zóny na Nám. Matice slovenskej v meste Dubnica nad Váhom. Súlad navrhovaného zámeru s ÚPD mesta Dubnica nad Váhom hodnotíme ako veľmi významný pozitívny vplyv.

Už porovnanie súčtu hodnôt jednotlivých vplyvov oboch variantov vstupujúcich do hodnotenia poukazuje na výraznú nevyrovnanosť vplyvov. Rozdiel hodnôt vplyvov dosahuje až 11 bodov z celkového počtu -24 vo variante 0 a +13 vo variante 1.

Jednotlivým skupinám sme priradili koeficienty (váhové násobitele) na rozlíšenie relatívnej dôležitosti kritérií. Hodnoty koeficientov boli zvolené na základe súčasného stavu prírodného prostredia a mestského prostredia dotknutého územia a spoločenského významu a prínosu zámeru. Po zohľadnení významnosti všetkých skupín vplyvov a vyššie uvedeného koeficientu, vykazuje variant 1 (navrhovaný zámer) výrazne priaznivejší výsledok.

V nulovom variante by výraznejšie nepôsobili priame vplyvy prevádzky (najmä spotreba elektrickej energie, čiastočne tiež vody a odpadových vôd a dočasné nepriaznivé vplyvy výstavby. Vyrovnané hodnoty u oboch variantov vykazuje produkcia odpadov, produkcia emisií a hluku. Realizácia zámeru zasa prináša významné sociálne a kultúrne úžitky v rámci mesta ako aj jeho aglomeračného pôsobenia (moderná organizácia mestského prostredia, esteticky pôsobiace vonkajšie a vnútorné priestory, zvýšenie kultúry prevádzkových vzťahov, upokojenie dopravy v centre mesta, nepriame pôsobenie na sociálnu, ekonomickú a demografickú sféru).

Z porovnania oboch variantov vyplýva prevaha pozitívnych vplyvov realizácie zámeru. Väčšina identifikovaných negatívnych vplyvov na životné prostredie nemá charakter väčšej významnosti. Navyše sú zmierniteľné vhodnými opatreniami (kap. IV. 10.).

Realizácia predmetu zámeru by mala byť logickým vyvrcholením snáh o postupné budovanie kompaktnej urbánnej štruktúry a o celkové zlepšenie kultúrnej a vybavenostnej situácie centrálnej mestskej zóny mesta Dubnica nad Váhom. Pri výstavbe ako aj prevádzke verejného podzemného parkoviska budú zohľadnené všetky hygienické, zdravotné a bezpečnostné požiadavky na prevádzkové priestory. Verejné podzemné parkovisko bude mať pri dodržaní environmentálnej legislatívy ako aj pri realizácii navrhovaných opatrení nevýznamné nepriaznivé vplyvy na životné prostredie.

Realizáciou navrhovanej činnosti sa dosiahne vyššia kvalita centrálnej štruktúry mesta s plnohodnotnou funkciou pešej zóny.

Na základe posúdenia hlukových pomerov v lokalite sa konštatuje, že prevádzka podzemného parkoviska nebude mať negatívny dopad na príľahlú zástavbu. Energetické pripočítanie ekvivalentnej hlukovej hladiny vyvolanej prevádzkou podzemného parkoviska k ekvivalentnej hlukovej hladine od premávky na zbernej komunikácii spôsobí len nepatrné zvýšenie ekvivalentnej hlukovej hladiny o 0,1 dB(A). Také isté zvýšenie ekvivalentnej hlukovej hladiny je preukázané aj pre „nulový“ variant t.j. bez výstavby podzemného parkoviska pri zachovaní pôvodnej obslužnej komunikácie.

Vybudovanie podzemnej parkovacej garáže prispeje k zlepšeniu kvality ovzdušia Námestia Matice slovenskej, ktoré sa má premeniť na pešiu zónu. Vylúčením prejazdov áut v súčasnom priestore námestia sa kvalita vzduchu ešte zlepší.

Z uvedených dôvodov pokladáme realizáciu zámeru Dubnica nad Váhom - pešia zóna na Námestí Matice slovenskej / spodná funkčná časť stavby - verejné podzemné parkovisko za environmentálne a ekonomicky vhodnú a technicky realizovateľnú.



VI. MAPOVÁ A INÁ OBRAZOVÁ DOKUMENTÁCIA

MAPOVÉ PRÍLOHY

- **Záujmové územie** / výrez ÚPN mesta Dubnica nad Váhom M 1:5 000
s vyznačením lokality zámeru

- **Lokalizácia objektu verejného podzemného parkoviska**
/ dokumentovanie na Mape registra obnovej evidencie pozemkov
 - 1 Súčasný stav / Dotknuté územie vrátane kontaktného územia M 1:2000
 - 2 Návrh / Lokalizácia verejného podzemného parkoviska - 1. PP M 1:2000
 - 3 Návrh / Lokalizácia verejného podzemného parkoviska - 1. NP M 1:2000

- **Predprojektová štúdia Dubnica nad Váhom – Pešia zóna na Námestí MS**
/ výber - ARCH.EKO s.r.o. 03-04 2006
 - 1 Koordinačná situácia / dopravné napojenie spodnej funkčnej časti stavby
/ Zmenšenina z pôvodnej M 1:1000
 - 2 Koordinačná situácia / priestorové začlenenie vrchnej funkčnej časti stavby
/ Zmenšenina z pôvodnej M 1:1000
 - 3 Pôdorys spodnej funkčnej časti stavby, pozdĺžny rez A-A'
/ Zmenšenina z pôvodnej M 1:200
 - 4 Pôdorys vrchnej funkčnej časti stavby, priečny rez B-B'
/ Zmenšenina z pôvodnej M 1:200
 - 5 Priestorová vizualizácia / rezopohľad spodnej a vrchnej funkčnej časti stavby

- **Situačná schéma sietí technickej infraštruktúry – Pešia zóna na Námestí MS**
/ Súčasný stav a návrh na preložky – zmenšenina z pôvodnej M 1: 1000

FOTODOKUMENTÁCIA

- Foto 1 / Koridor prístupovej komunikácie I/61 - stav k r. 2005
- Foto 2 / Priestor potenciálneho nástupu k podzem. parkovisku - stav k r. 2006
- Foto 3 / Pohľad na dotknuté územie od parkoviska Lidl - stav k r. 2005
- Foto 4 / Pohľad na dotknuté územie od areálu SPŠ - stav k r. 2006
- Foto 5 / Pohľad na dotknuté územie od OD FIX - stav k r. 2006
- Foto 6 / Celkový pohľad na Nám. MS z Partizánskej ul. - stav k r. 2005



VII. DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE K ZÁMERU

1. ZOZNAM TEXTOVEJ A GRAFICKEJ DOKUMENTÁCIE, KTORÁ SA VYPRACOVALA PRE ZÁMER A ZOZNAM HLAVNÝCH POUŽITÝCH MATERIÁLOV

- **Kvalita povrchových vôd na Slovensku 1998 – 1999** (SHMÚ, 2000)
- **Kvalita podzemných vôd na Slovensku 1999** (SHMÚ, 2000)
- **Ochrana prírody Slovenska** (ŠOP SR, č. 3/2003)
- **Program odpadového hospodárstva mesta Dubnica nad Váhom do r. 2005**
(Mesto Dubnica nad Váhom)
- **Správa o stave životného prostredia Trenčianskeho kraja k roku 2002**
(SAŽP, Centrum zložiek životného prostredia Žilina, stredisko P. Bystrica, 2003)
- **Územný plán mesta Dubnica nad Váhom, prieskumy a rozbor,**
(ARCH.EKO, s. r. o., Banská Bystrica, júl 1992)
- **Zhodnotenie krajinného potenciálu katastrálneho územia sídla Dubnica nad Váhom** (ARCH.EKO, s.r.o., Banská Bystrica, júl 1992)
- **Územný plán SÚ (mesta) Dubnica nad Váhom a jeho nadväzné aktualizácie formou zmien a doplnkov - Zmena č.1, Zmena č.2, Zmena č.3 a doplnok č.1, Zmena č.4 a doplnok č.2**
(ARCH.EKO s.r.o., Ing. arch. Michal Gaj st., Ing. arch. Eva Faragóová, Ing. arch. Michal Dovičovič a kol., 1997 - 2005)
- **Urbanistická štúdia Dubnica nad Váhom – Centrálna mestská zóna / časť**
(ARCH.EKO s.r.o., Banská Bystrica - Ing. arch. Michal Gaj st., Ing. Jozef Buday, Ing. arch. Zuzana Gajová, Ing. arch. Michal Gaj ml., Ing. arch. Jarmila Kubišová a kol., september 2005)
- **Predprojektová štúdia Dubnica nad Váhom – Pešia zóna na Námestí MS**
(ARCH.EKO, s.r.o., marec - apríl 2006)
- **Okružná križovatka - Dubnica nad Váhom, dokumentácia pre stavebné konanie**
(RoTTeL, s.r.o., Ing. Dúbravský, apríl 2005)
- **Polyfunkčný dom na Námestí MS v Dubnici nad Váhom, dokumentácia pre územné konanie**
(Ing. arch. Lubomír Bútora, február 2006)
- **Polyfunkčný dom s pasážou (P) na Námestí MS v Dubnici nad Váhom, architektonická štúdia**
(Ing. arch. Marián Antal, november 2004)
- **Polyfunkčný dom sekciový (S) na Námestí MS v Dubnici nad Váhom, architektonická štúdia**
(Ing. arch. Marián Antal, november 2004)
- **Predajňa potravín Lidl - Dubnica nad Váhom, SO 01 Hlavný objekt a SO 09 Spevnené plochy, dokumentácia skutočného vyhotovenia stavby**
(Doprastav a.s., Ing. Anton Koža, máj 2004)

- **Geodetické podklady – Pešia zóna Dubnica nad Váhom** / polohopisné zameranie stavebných objektov, komunikácií, priestranstiev, vysokej zelene a sietí technickej infraštruktúry v M 1:500 – pracovná verzia *.dgn, *.dxf (Ing. Jozef Baran, r. 2005)
- **Inžiniersko-geologický prieskum - záverečná správa, Dubnica nad Váhom – Polyfunkčný dom Tradeť spol. s r.o.** (Ing. Igor Kubo, StavoGEO Trenčín, 02-2001)
- **Inžiniersko-geologický prieskum - záverečná správa, Dubnica nad Váhom – Dostavba komplexu Filagor** (GEOCON Trenčín, 11-2002)
- **Inžiniersko-geologický prieskum staveniska - záverečná správa, Dubnica nad Váhom – Polyfunkčný dom** (GEOCON Trenčín, 09-2003)
- **Návrh na spôsob vykonania inžiniersko-geologického prieskumu pre úlohu „Dubnica n/V – CMZ – podzemné parkovacie garáže“** (Geosta s.r.o., Považské Podhradie, apríl 2006)
- **Prieskum a analýza automobilovej dopravy Dubnica nad Váhom** (Ing. Tomáš Kysel, Metag Banská Bystrica, r. 2006)
- **Mapa registra obnovennej evidencie pozemkov** (r. 2006)
Okres: Ilava
Obec: Dubnica nad Váhom
Katastrálne územie: Dubnica nad Váhom

2. ZOZNAM VYŽIADANÝCH VYJADRENÍ A STANOVÍSK

- **Upustenie od variantného riešenia navrhovanej činnosti (OÚŽP v Trenčíne)** zo dňa 17. 05. 2006
- **SVS, a.s., odštepny závod Považská Bystrica – Doplnenie údajov o inžinierskych sieťach**, zo dňa 18. 10. 2005
- **SSE, a.s. Žilina - Poskytnutie podkladov pre UŠ CMZ - Dubnica nad Váhom**, zo dňa 08. 11. 2005
- **SPP, a.s. Bratislava - Vyjadrenie k žiadosti o poskytnutie údajov pre vypracovanie UŠ CMZ - Dubnica nad Váhom**, zo dňa 22. 11. 2005

3. ĎALŠIE DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE O DOTERAJŠOM POSTUPE PRÍPRAVY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI A POSUDZOVANÍ JEJ PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

▪ Príloha 1 k zámeru

/ Hluková štúdia posúdenia vplyvu navrhovaného podzemného parkoviska v pešej zóne na Námestí Matice slovenskej v Dubnici nad Váhom (Spracovateľ: BONIT, s.r.o., Ing. Oto Janík, CSc., jún 2006).

▪ Príloha 2 k zámeru

/ Rozptylová štúdia pre stavbu: Dubnica nad Váhom – Pešia zóna na Námestí matice slovenskej / spodná funkčná časť stavby – verejná podzemná parkovacia garáž (Spracovateľ: / doc. RNDr. Ferdinand Hesek, CSc. jún 2006).



VIII. ZOZNAM RIEŠITEĽOV

Zodpovedný riešiteľ:

Ing. arch. Michal Gaj st.

Riešitelia:

Ing. Dagmar Čumová
Ing. arch. Zuzana Gajová
Ing. arch. Michal Gaj ml.
Ing. Miroslav Bartek
Ing. Anna Brašeňová
Ing. Ján Piliar
Ing. Vladimír Mlynek
Ing. Nataša Paulínyová
Ing. Ľubomír Zvada
Ing. Vladimír Rojík
Ing. Ján Holiga
Dana Ježová
Ing. Michal Nemšák
Ing. Zdenko Nekvasil
Ing. Lucia Kapustová
Ing. Štefan Faragó
Ing. Ivan Darmo
Libor Spiššák
doc. RNDr. Ferdinand Hesek, CSc.
Ing. Oto Janík, CSc.



IX. Miesto a dátum vypracovania zámeru

Banská Bystrica, jún 2006

X. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV**1. MENO SPRACOVATEĽA ZÁMERU**

ARCH.EKO, s.r.o. – Ateliér architektúry, urbanizmu a ekológie
974 01 Banská Bystrica, Kuzmányho 2

2. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

Potvrdzujem správnosť údajov uvedených v tejto dokumentácii.

Navrhovateľ:

Mesto Dubnica nad Váhom
Juraj Červinka, primátor

.....

Spracovateľ zámeru:

ARCH.EKO, s.r.o., Banská Bystrica,
Ing. arch. Michal Gaj, konateľ / riaditeľ

.....



DOKLADOVANIE VYŽIADANÝCH VYJADRENÍ A STANOVÍSK / KÓPIE