

**EKOLA group, spol. s r.o.**

Držitel certifikátov:

ČSN EN ISO 9001:2016

ČSN EN ISO 14001:2016

ČSN OHSAS 18001:2008

# Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

---

**Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa  
zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné  
prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov  
v znení neskorších predpisov**

---

Číslo zákazky: 18.0522-04

**EKOLA group, spol. s r.o.**

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

IČ: 63981378

DIČ: CZ63981378

Telefon: +420 274 784 927-9

Fax: +420 274 772 002

E-mail: ekola@ekolagroup.cz

Apríl 2020



NÁZOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU: Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

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

SKUPINA DODÁVATEĽOV: PUM SK AFEG  
AFRY CZ s.r.o. EKOLA group spol., s r.o.  
Magistrů 1275/13 Mistrovská 558/4  
140 00 Praha 4 108 00 Praha 10

ZHOTOVITEĽ Správy o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z.:  
EKOLA group, spol. s r.o.  
Mistrovská 558/4  
108 00 Praha 10  
tel.: 274 784 927-9, e-mail: ekola@ekolagroup.cz

SPRACOVATELIA: Ing. Pavel Hudousek (EKOLA group, spol. s r.o.)  
Ing. Zuzana Vošická (EKOLA group, spol. s r.o.)

VEDÚCI PROJEKTU: Ing. Libor Ládyš (EKOLA group, spol. s r.o.)  
Držiteľ autorizácie na spracovanie dokumentácie a posudku podľa zákona č. 100/2001 Zb., podľa § 19 a § 24 na základe osvedčenia o odbornej spôsobilosti vydané Ministerstvom životného prostredia ČR pod č. j. 3772/603/OPV/93 zo dňa 8. 6. 1993; predĺženie autorizácie č. j. 3032/ENV/11 zo dňa 4. 2. 2011 a č. j. 70572/ENV/15 zo dňa 4. 11. 2015.

ČÍSLO ZÁKAZKY: 18.0522-04

DÁTUM: 15. apríla 2020

© EKOLA group, spol. s r.o.

Všetky práva k využitiu si vyhradzuje EKOLA group spoločne s objednávateľom.

Výsledky a postupy uvedené v správe sú duševným majetkom spoločnosti EKOLA group, spol. s r.o., a sú chránené autorskými právami v zmysle zákona č. 121/2000 Zb., v znení neskorších predpisov.

Prípadné digitálne šírenie, či zverejňovanie a prezentácia na internetových sieťach, portáloch, sociálnych sieťach, či prezentácia v ostatných médiách, a to ako celku, alebo len časti správy je možné len so súhlasom EKOLA group, spol. s r.o., spolu so zadávateľom.

## OBSAH

---

<b>ÚVOD .....</b>	<b>8</b>
<b>I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI.....</b>	<b>9</b>
I. 1. Označenie.....	9
I. 2. Sídlo.....	9
I. 3. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa, od ktorého možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie.....	9
<b>II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE.....</b>	<b>11</b>
II. 1. Názov.....	11
II. 2. Územie (SR, kraj, okres, obec).....	11
II. 3. Dotknuté obce.....	12
II. 4. Dotknuté orgány .....	13
II. 5. Schvaľujúci orgán .....	14
II. 6. Obsah a hlavné ciele strategického dokumentu a jeho vzťah k iným strategickým dokumentom.....	15
<b>III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA .....</b>	<b>38</b>
III. 1. Informácie o súčasnom stave životného prostredia vrátane zdravia a jeho pravdepodobný vývoj, ak sa strategický dokument nebude realizovať .....	38
III. 2. Informácia vo vzťahu k environmentálne obzvlášť dôležitým oblastiam, akými sú navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, európska sústava chránených území (Natura 2000), chránené vodohospodárske oblasti apod. ....	63
III. 3. Charakteristika životného prostredia vrátane zdravia v oblastiach, ktoré budú pravdepodobne významne ovplyvnené.....	77
III. 4. Environmentálne problémy vrátane zdravotných problémov, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu.....	84
III. 5. Environmentálne aspekty vrátane zdravotných aspektov zistených na medzinárodnej, národnej a inej úrovni, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu, ako aj to, ako sa zohľadnili počas prípravy strategického dokumentu.....	88
<b>IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU VRÁTANE ZDRAVIA .....</b>	<b>114</b>
IV. 1. Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie (primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne aj negatívne). ....	114
<b>V. NAVRHOVANÉ OPATRENIA NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE.....</b>	<b>248</b>
V. 1. Opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli vyplývať z realizácie strategického dokumentu.....	248

<b>VI. DÔVODY VÝBERU ZVAŽOVANÝCH ALTERNATÍV ZOHĽADŇUJÚCICH CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A OPIS TOHO, AKO BOLO VYKONANÉ VYHODNOTENIE VRÁTANE ŤAŽKOSTÍ S POSKYTOVANÍM POTREBNÝCH INFORMÁCIÍ, AKO NAPR. TECHNICKÉ NEDOSTATKY ALEBO NEURČITOSTI .....</b>	<b>256</b>
VI. 1. Dôvody výberu zvažovaných alternatív zohľadňujúcich ciele a geografický rozmer strategického dokumentu .....	256
VI. 2. Opis toho, ako bolo vykonané vyhodnotenie vrátane ťažkostí s poskytovaním potrebných informácií, ako napr. technické nedostatky alebo neurčitosti.....	261
<b>VII. NÁVRH MONITOROVANIA ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE ....</b>	<b>266</b>
<b>VIII. PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ CEZHRANIČNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE .....</b>	<b>268</b>
<b>IX. NETECHNICKÉ ZHRNUTIE POSKYTNUTÝCH INFORMÁCIÍ .....</b>	<b>269</b>
IX. 1. Informácie o strategickom dokumente.....	269
IX. 2. Naplnenie všeobecných podmienok a špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia strategického dokumentu.....	271
<b>X. INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI (AK TO CHARAKTER A ROZSAH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU UMOŽŇUJE) .....</b>	<b>274</b>
<b>Použité podklady.....</b>	<b>284</b>

## **Prílohy**

---

**Príloha č. 1**     **Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánu na územia sústavy Natura 2000 (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D.; Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2020)**

**Príloha č. 2**     **Výkresová časť**

**Výkres č. 2.1**   **Ochrana prírody**

**Výkres č. 2.2**   **Horninové prostredí a vody**

## Zoznam najdôležitejších skratiek

---

BaP	Benzo[a]pyrén
BECEP	Bezpečnosť cestnej premávky
Cd	Kadmium
CO	Oxid uhoľnatý
DP	Dobývací priestor
EMEP	European Monitoring and Evaluation Programme
EZ	Environmentálna záťaž
Hg	Ortuť
CHA	Chránený areál
CHKO	Chránená krajinná oblasť
CHKP	Chránený krajinný prvok
CHLÚ	Chránené ložiskové územie
CHVO	Chránená vodohospodárska oblasť
CHVÚ	Chránené vtáčie územie
IAD	Individuálna automobilová doprava
IDS/ITS	Inteligentné dopravné systémy
IROP	Integrovaný regionálny operačný program
KURS	Koncepcia územného rozvoja Slovenska
NEIS	Národný Emisný Informačný Systém
NEHAP	Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov
NMVOC	Nemetánové prchavé látky
NO	Nebezpečný odpad
NO <sub>x</sub>	Dusičnany
NP	Národný park
NPP	Národná prírodná pamiatka
NPR	Národná prírodná rezervácia
OVL	Osvedčenie o výhradnom ložisku
PAH	Polyaromatické uhľovodíky
Pb	Olovo
PCDD/PCDF	Dioxiny a furany
PCB	Polychlorované bifenyly
PM <sub>2,5</sub>	Prachové častice frakcie menšej ako 2,5 μm
PM <sub>10</sub>	Prachové častice frakcie menšej ako 10 μm
POH	Program odpadového hospodárstva

POP <sub>s</sub>	Perzistentné organické látky
PP	Prírodná pamiatka
PR	Prírodná rezervácia
PRV	Program rozvoja vidieka
PUM	Plán udržateľnej mobility
RIÚS	Regionálna integrovaná územná stratégia
SEA	Strategické environmentálne posúdenie
SAŽP	Slovenská agentúra životného prostredia
SHMÚ	Slovenský hydrometeorologický ústav
SO <sub>2</sub>	Oxid siričitý
SR	Slovenská republika
ŠOP SR	Štátna ochrana prírody SR
TSK	Trenčiansky samosprávny kraj
ÚEV	Územie európskeho významu
ÚSES	Územný systém ekologickej stability
ÚVZ	Úrad verejného zdravotníctva
VKP	Významný krajinný prvok
VOD	Verejná osobná doprava
VÚPOP	Výskumný ústav pôdoznalectva a ochrany pôdy
WHO	Svetová zdravotnícka organizácia

## ÚVOD

Predložená správa o hodnotení podľa § 9 a prílohy č. 4 k zákonu č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov sa zaoberá vymedzením možných vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré môžu byť spôsobené schválením „**Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**“.

Správa o hodnotení mj. obsahuje základné údaje o obstarávateľovi, základné údaje o strategickom dokumente, základné údaje o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia, základne údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu vrátane zdravia a navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie.

Spracovanie strategického environmentálneho posúdenia (SEA), resp. Správy o hodnotení podľa § 9 zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov je spracované paralelne so spracovaním Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja pri očakávanom zaistení priebežnej spolupráce a výmeny informácií medzi zhotoviteľmi SEA a Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja.

Plán udržateľnej mobility, ktorý je jedným z dôležitých strategických dokumentov, rieši dopravné problémy a rôznorodé požiadavky aktérov prostredníctvom systematického procesu, a súčasťou je analýza súčasného stavu, vízie, cieľe a zámery, výber vhodných opatrení, ich aktívna komunikácia, monitoring a hodnotenie.

Základnými charakteristikami plánov udržateľnej mobility sú vzhľadom na plánovaciú prax a obmedzenia vyplývajúce z právnych predpisov:

- a) dlhodobá vízia a jednoznačný plán implementácie,
- b) vyvážený a integrovaný rozvoj rôznych druhov dopravy,
- c) horizontálna a vertikálna integrácia,
- d) posúdenie súčasného stavu a implementácie,
- e) pravidelný monitoring a hodnotenie,
- f) zohľadnenie vedľajších nákladov a výnosov dopravy.

Plán udržateľnej mobility bude schválený Zastupiteľstvom Trenčianskeho kraja a bude jedným z podkladov pre účely územno plánovacej činnosti a súčasne bude záväzným podkladom pre plánovanie dopravnej obslužnosti na území kraja.



## I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

### I. 1. Označenie

---

Trenčiansky samosprávny kraj

### I. 2. Sídlo

---

K dolnej stanici 7282/20A

911 01 Trenčín

Slovenská republika

### I. 3. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa, od ktorého možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie

---

Ing. Jaroslav Baška

Trenčiansky samosprávny kraj

Predseda TSK

K dolnej stanici 7282/20A

911 01 Trenčín

tel.: +421 32 6555 911; e-mail: predseda@tsk.sk

Mgr. Radovan Hladký

Trenčiansky samosprávny kraj

Poverený riadením odboru dopravy

K dolnej stanici 7282/20A

911 01 Trenčín

tel.: +421 32 6555 756; mobil: 0901 918 197; e-mail: radovan.hladky@tsk.sk

Ing. Dagmar Dedeková

Trenčiansky samosprávny kraj

Odbor dopravy

K dolnej stanici 7282/20A

911 01 Trenčín

tel.: +421 32 6555 754; e-mail: dagmar.dedekova@tsk.sk

Ing. Martin Macíček

Trenčiansky samosprávny kraj

Odbor investícií, životného prostredia a vnútornej prevádzky

K dolnej stanici 7282/20A

911 01 Trenčín

tel.: +421 32 6555 707; e-mail: martin.macicek@tsk.sk

## II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

### II. 1. Názov

---

Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

### II. 2. Územie (SR, kraj, okres, obec)

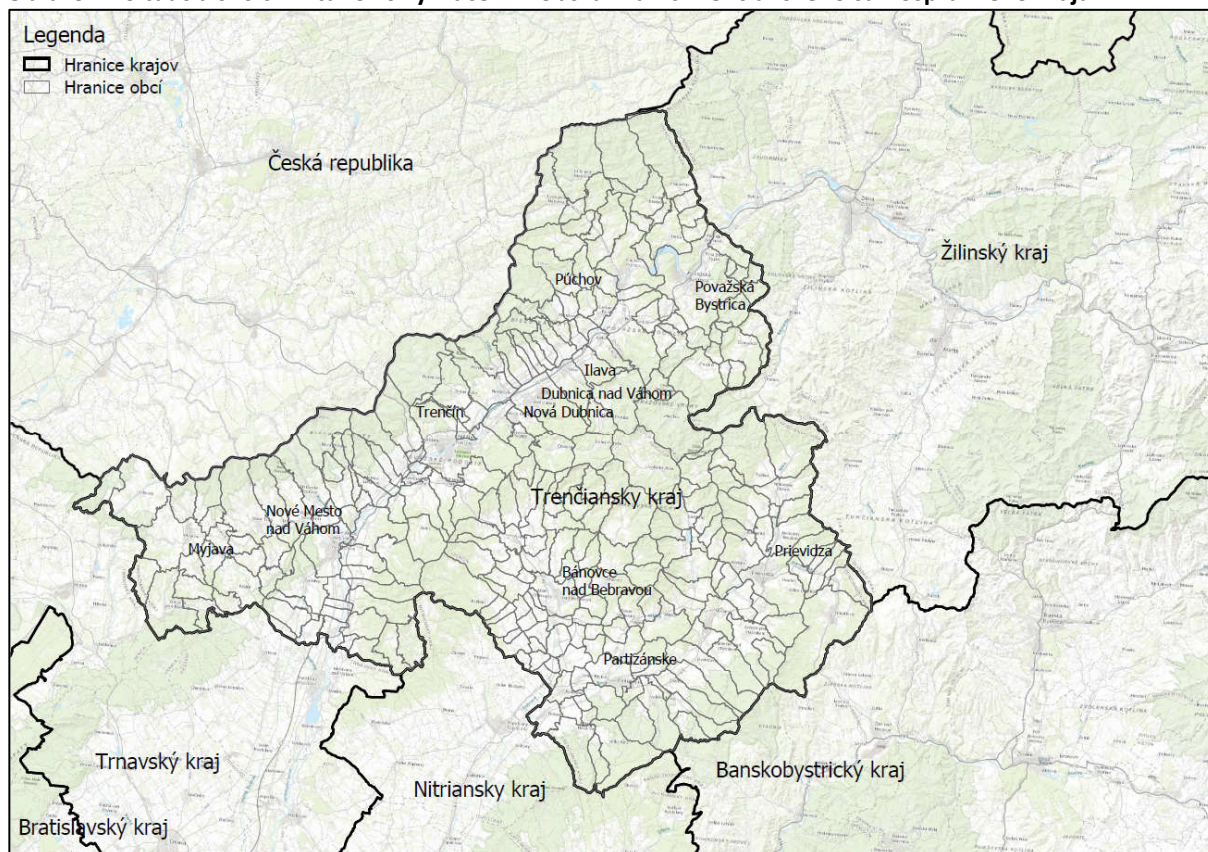
---

Trenčiansky samosprávny kraj sa podľa územno-správneho usporiadania v zmysle zákona NR SR č. 221/1996 Z. z., v znení neskorších predpisov člení na 9 okresov s celkovým počtom 276 obcí.

Podľa Nariadenia vlády SR č. 258/1996 Z. z., v znení neskorších predpisov, ktorým sa vydáva zoznam obcí a vojenských obvodov tvoriacich jednotlivé okresy v SR, na územia okresov Trenčianskeho kraja nachádzajú táto miesta:

- v okrese Trenčín: Trenčín, Nemšová, Trenčianske Teplice
- v okrese Bánovce nad Bebravou: Bánovce nad Bebravou
- v okrese Ilava: Ilava, Dubnica nad Váhom, Nová Dubnica
- v okrese Myjava: Myjava, Brezová pod Bradlom
- v okrese Nové Mesto nad Váhom: Nové Mesto nad Váhom, Stará Turá
- v okrese Partizánske: Partizánske
- v okrese Považská Bystrica: Považská Bystrica
- v okrese Prievidza: Prievidza, Bojnice, Handlová, Nováky
- v okrese Púchov: Púchov

Obrázok 1 Situácia širších vzťahov s vyznačením obcí a hraníc Trenčianskeho samosprávneho kraja



Zdroj: Topografická mapa © ESRI, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

### II. 3. Dotknuté obce

Strategický dokument Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja sa určite nedotkne priamo všetkých obcí na území kraja, no celej rady obcí sa dotkne v rámci naplňovania definovaných strategických cieľov ako sú napríklad dostavba komunikačnej siete, zvýšenie kvality infraštruktúry pre peších a cyklistickú dopravu, podpora prepojenia obcí a miest v kraji, zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy a podpora vzniku IDS.

#### *Obce v okrese Trenčín:*

Adamovské Kochanovce, Bobot, Dolná Poruba, Dolná Súča, Drietoma, Dubodiel, Horná Súča, Horňany, Horné Srnie, Hrabovka, Chocholná-Velčice, Ivanovce, Kostolná-Záriečie, Krivosúd-Bodovka, Melčice-Lieskové, Mníchova Lehota, Motešice, Neporadza, Omšenie I., Opatovce, Petrova Lehota, Selec, Skala, Soblahov, Svinná, Štvrtok, Trenčianska Teplá, Trenčianska Turná, Trenčianske Jastrabie, Trenčianske Mitice, Trenčianske Stankovce, Trenčianske Teplice, Veľká Hradná, Veľké Bierovce, Zamarovce

#### *Obce v okrese Bánovce nad Bebravou:*

Borčany, Brezolupy, Cimenná, Čierna Lehota, Dežerice, Dolné Naštice, Dubnička, Dvorec, Haláčovce, Horné Naštice, Chudá Lehota, Krásna Ves, Kšinná, Libichava, Lutov, Malá Hradná, Malé Hoste, Miezgovce, Nedašovce, Omastiná, Otrhánky, Pečeňany, Podlužany, Pochabany, Pravotice, Prusy, Ruskovce, Rybany, Slatina nad Bebravou, Slatinka nad Bebravou, Šípkov, Šišov, Timoradza, Trebichava,

Uhrovec, Uhrovské Podhradie, Veľké Držkovce, Veľké Hoste, Veľké Chlievany, Vysočany, Zlatníky, Žitná-Radiša

*Obce v okrese Ilava:*

Bolešov, Borčice, Červený Kameň, Dulov, Horná Poruba, Kameničany, Košeca, Košecké Podhradie, Krivoklát, Ladce, Mikušovce, Pruské, Sedmerovec, Slavnica, Tuchyňa, Vršatské Podhradie, Zliechov

*Obce v okrese Myjava:*

Brestovec, Bukovec, Hrašné, Chvojnica, Jablonka, Kostolné, Košariská, Krajné, Podkylava, Polianka, Poriadie, Priepasné, Rudník, Stará Myjava, Vrbovce

*Obce v okrese Nové Mesto nad Váhom:*

Beckov, Bošáca, Brunovce, Dolné Bzince, Čachtice, Častkovce, Dolné Srnie, Haluzice, Horná Streda, Hôrka nad Váhom, Hrádok, Hrachovište, Kalnica, Kočovce, Lubina, Lúka, Modrová, Modrovka, Moravské Lieskové, Nová Bošáca, Nová Lehota, Nová Ves nad Váhom, Očkov, Pobedim, Podolie, Potvorice, Považany, Stará Lehota, Trenčianske Bohuslavice, Vaďovce, Višňové, Zemianske Podhradie

*Obce v okrese Partizánske:*

Bošany, Brodzany, Hradište, Chynorany, Ješkova Ves, Klátova Nová Ves, Kolačno, Krásno, Livina, Livinské Opatovce, Malé Kršteňany, Malé Uherce, Nadlice, Nedanovce, Ostratice, Pažiť, Skačany, Turčianky, Veľké Kršteňany, Veľké Uherce, Veľký Klíž, Žabokreky nad Nitrou

*Obce v okrese Považská Bystrica:*

Bodiná, Brvnište, Čelkova Lehota, Dolná Mariková, Dolný Lieskov, Domaniža, Ďurďové, Hatné, Horná Mariková, Horný Lieskov, Jasenica, Klieština, Kostolec, Malé Lednice, Papradno, Plevník-Drienové, Počarová, Podskalie, Prečín, Pružina, Sádочné, Slopná, Stupné, Sverepec, Udiča, Vrchteplá, Záskanie

*Obce v okrese Prievidza*

Bystričany, Cigeľ, Čavoj, Čereňany, Diviacka Nová Ves, Diviaky nad Nitricou, Džín, Dolné Vestenice, Horná Ves, Horné Vestenice, Chrenovec-Brusno, Chvojnica, Jalovec, Kamenec pod Vtáčnikom, Kanianka, Kľačno, Kocurany, Kostolná Ves, Koš, Lazany, Lehota pod Vtáčnikom, Liešťany, Lipník, Malá Čausa, Malinová, Nedožery-Brezany, Nevidzany, Nitrianske Pravno, Nitrianske Rudno, Nitrianske Sučany, Nitrica, Opatovce nad Nitrou, Oslany, Podhradie pri Novákoch, Poluvsie, Poruba, Pravenec, Radobica, Ráztočno, Rudnianska Lehota, Sebedražie, Seč, Šutovce, Temeš, Tužina, Valaská Belá, Veľká Čausa, Zemianske Kostolany

*Obce v okrese Púchov:*

Beluša, Dohňany, Dolná Breznica, Dolné Kočkovce, Horná Breznica, Horovce, Kvašov, Lazy pod Makytou, Lednica, Lednické Rovne, Lúky, Lysá pod Makytou, Mestečko, Mojtín, Nimnica, Streženice, Visolaje, Vydrná, Záriačie, Zubák

## **II. 4. Dotknuté orgány**

---

### **Ministerstvá**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Nám. Slobody 6, 810 05 Bratislava

Ministerstvo hospodárstva SR, Mierová 19, 827 15 Bratislava 212

Ministerstvo životného prostredia, Nám. Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava 1

Ministerstvo kultúry SR, Nám. SNP 33, 813 31 Bratislava 1

### **Štátna správa**

Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Nemocničná 4, 911 01 Trenčín

Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Nemocničná 8, 972 01 Bojnice

Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Slovenských partizánov 1130/50, 017 01 Považská Bystrica

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

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

Okresný úrad Trenčín – odbor starostlivosti a životné prostredie, Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín

Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a pozemné komunikácie, Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín

Krajský pamiatkový úrad Trenčín, K dolnej stanici 7282/20A, 911 01 Trenčín

### **Regionálna samospráva**

Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 011 09 Žilina

Banskobystrický samosprávny kraj, SNP 23, 974 01 Banská Bystrica

Trnavský samosprávny kraj, P. O. BOX 128, Starohájska 10, 917 01 Trnava

Nitriansky samosprávny kraj, Rázusova 2A, 949 01 Nitra

### **Samospráva**

Regionálne združenie miest a obcí Stredného Považia, K dolnej stanici 20A, 911 01 Trenčín

Regionálne združenie miest a obcí Stredného Ponitria, Nám. SNP 212/4, 958 01 Partizánske

Združenie miest a obcí Myjavského regiónu, M. R. Štefánika 560/4, 907 01 Myjava

Regionálne združenie miest a obcí Hornej Nitry, Hlavná 471/8, 972 05 Sebedražie

Považskobystrické regionálne združenie miest a obcí, Centrum 2/3, 017 01 Považská Bystrica

Mestá a obce na území Trenčianskeho samosprávneho kraja

## **II. 5. Schvaľujúci orgán**

---

Zastupiteľstvo Trenčianskeho kraja

(formou Uznesenie Zastupiteľstva Trenčianskeho kraja)

## II. 6. Obsah a hlavné ciele strategického dokumentu a jeho vzťah k iným strategickým dokumentom

---

### II. 6. 1. Obsah a hlavné ciele strategického dokumentu

Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja (PUM TSK) je strategický plán vytvorený s cieľom naplniť potreby mobility ľudí v regiónoch. Vytvára sa s ohľadom na existujúcu plánovaciu prax a princípy integrácie, participácie a rôznych spôsobov hodnotenia. Plán rieši dopravu na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni v podobe dôrazu na verejnú osobnú a nemotorovú dopravu a na účinné využitie nových technológií inteligentných dopravných systémov s cieľom zabezpečiť environmentálne a finančne prijateľnú dopravu rešpektujúcu základné princípy udržateľnej mobility.

Plán udržateľnej mobility účinne v obecnej rovine rieši dopravné problémy a rôznorodé požiadavky aktérov prostredníctvom systematického procesu, a jeho súčasťou je analýza súčasného stavu, vízie, ciele a zámery, vrátane návrhu vhodných opatrení, ich aktívnu komunikáciu, monitoring a hodnotenie.

Samotný Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja je členený do týchto častí: Zber údajov, Prieskumy, Dopravné modelovanie, Analytická časť, Návrhová časť, Opatrenia na ďalší rozvoj a implementáciu a Plán implementácie a monitorovania PUM.

#### Zber údajov

Účelom zberu údajov bolo zhromaždenie dostupných podkladov o demografii a územnom rozvoji, údajov o doprave, dát ohľadom nehodovosti, resp. bezpečnosti a ďalších. Zber údajov je predmetom časti I. PUM TSK.

#### Prieskumy

Prieskumy patria medzi hlavné podklady analytickej časti. Ide o terénne prieskumy, prieskumy dopravného správania, sčítania dopravy a smerové (anketové) prieskumy. Prieskumy sú súčasťou časti II. PUM TSK.

#### Dopravné modelovanie

Dopravné modelovanie tvorí časť III. PUM TSK, ktorá sa venuje problematike tvorby a kalibrácie dopravného modelu súčasného stavu, v rámci ktorej je taktiež spracovaná prognóza prepravného dopytu a vyhodnotenie jednotlivých modelových scenárov pre návrhovú časť.

#### Analytická časť

Účelom analytickej časti, ktorá tvorí časť IV. PUM TSK, je analýza dostupných informácií o stave a možnostiach rozvoja všetkých dopravných subsystémov po stránke kapacity, ponuky a dopytu a z nich vyplývajúce disproporcie, ktoré je nutné riešiť.

Analýza súčasného stavu mobility, dopravných systémov a sietí v riešenom území bola vykonaná na základe terénnych prieskumov, prieskumov dopravného správania, sčítania dopravy, smerových (anketových) prieskumov a multimodálneho štvorstupňového dopravného modelu súčasného stavu. Modelovanie a analýza dopravného dopytu je v súlade s úlohou projektu primárne zameraná na obdobie normálneho pracovného dňa, pričom východiskovým rokom, pre ktorý bola získaná väčšina podkladových a kalibračných dát, bol stanovený rok 2018. Na základe dopravného modelu bolo vykonané modelovanie hladín hluku a modelovanie úrovne emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia.

V rámci analytickej časti boli ďalej stanovené varianty budúceho vývoja pre účely návrhovej časti. V analytickej časti boli stanovené časové horizonty – 2025 (+5 rokov), 2030 (+10 rokov), 2040 (+20 rokov) a 2050 (+30 rokov), pre ktoré sú riešené nasledujúce varianty scenárov:

- nulový scenár – bez aktivít („do-nothing“),
- naivný scenár („BAU – business as usual“) pri zohľadnení nízkeho/stredného/vysokého rozvoja hlavných socio-ekonomických a územných premenných,
- maximalisticky scenár („do-all“) na účel overenia, že navrhované opatrenia prispievajú k naplneniu identifikovaných cieľov a indikátorov.

Záver analytickej časti je venovaný stratégii mesta a vyjasneniu vízie mobility v konsenze s kľúčovými partnermi a verejnosťou a SWOT analýze. V nadväznosti na víziu kraja a schválené strategické ciele je určená sada merateľných indikátorov pre možné vyhodnotenie dopadov v procese naplňovania PUM. SWOT analýza bola vykonaná pre každý dopravný subsystém aj komplexne celý systém dopravy v meste, vrátane dostupnosti, bezpečnosti a vplyvu na životné prostredie.

#### Návrhová časť

Súčasťou návrhovej časti je návrh optimalizácie rozvoja jednotlivých dopravných subsystémov, vyhodnotenia ich vzájomného spolupôsobenia a komentár z hľadiska vplyvu na životné prostredie. Navrhnuté opatrenia v návrhovej časti vychádzajú z vykonaných SWOT analýz a zároveň zohľadňujú nastavené a schválené vízie rozvoja kraja z analytickej časti PUM TSK. V návrhovej časti je zohľadnená preferencia nemotorovej dopravy a preferencia verejnej hromadnej dopravy ako nosného prvku verejnej prepravy osôb, pri zachovaní kvalitného zásobovania územia mesta a pokrytia potrieb mobility obyvateľov.

Budúci etapový a návrhový systém bol overený na základe dopravného modelu a patrične upravený.

Samostatným vykonávacím dokumentom k PUM Trenčianskeho samosprávneho kraja je Plán implementácie a monitorovania Plánu udržateľnej mobility a opatrení s ohľadom na technickú, administratívnu, finančnú, ekonomickú a prevádzkovú implementačnú kapacitu systému. Plán implementácie a monitorovania PUM vznikol na základe prerokovaného strategického dokumentu, teda návrhu optimálnych úprav systému dopravnej obsluhy kraja s harmonogramom jednotlivých stavieb a opatrení. Súčasťou tohoto dokumentu je aj finančná analýza prostriedkov, ktoré je nutné z krajského rozpočtu vynaložiť v jednotlivých rokoch na investičné a neinvestičné akcie.

#### ***Vízie a hlavné ciele strategického dokumentu***

Vízie a oblasti zmeny pre návrhové a výhľadové obdobie boli zostavené a odsúhlasené po konsenze s odbornou verejnosťou a sú záväzným podkladom pre návrh opatrení rozvoja udržateľnej mobility kraja.

#### Vízie:

<b><i>Moderný a konkurencie schopný región s rastúcou životnou úrovňou, ktorý je atraktívny pre obyvateľov, návštevníkov ako aj pre investorov a ktorý je založený na udržateľnom využití vlastného potenciálu sociálneho, ekonomického a environmentálneho (tvorba krajiny - krajinotvorné prvky), a na princípoch spoločenskej zodpovednosti.</i></b>
---



Predložený strategický dokument je rozdelený do piatich oblastí zmien, pre ktoré boli stanovené jednotlivé strategické a špecifické ciele.

Definované oblasti zmeny:

1. Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
2. Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry
3. Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou
4. Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti
5. Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené jednotlivé oblasti zmien s jednotlivými strategickými a špecifickými cieľmi.

**Tabuľka 1 Strategické a špecifické ciele plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Oblasť zmeny	
<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
Strategické ciele	Špecifické ciele
Dostavba komunikačnej siete	Podpora dostavby obchvatov miest – zníženie tranzitnej dopravy v mestách a obciach
	Zvýšenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry – rekonštrukcia a preložky ciest
	Podpora dostavby nadradenej cestnej siete
Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu	Budovanie bezpečnej siete peších trás v mestách a obciach
	Budovanie bezpečných prechodov pre chodcov
	Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru
Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu	Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí (zapojenie mikroregiónov do plánovania cyklodopravy)
	Dobudovanie spojitých sietí cyklotrás
Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej	Modernizácia železničnej infraštruktúry
	Zvýšenie dostupnosti zastávok VOD
	Zvýšenie preferencie vozidiel verejnej dopravy v cestnej premávke
	Vybudovanie prestupných uzlov vrátane parkovísk typu P + R
Zlepšenie kvality lokálneho napojenia kraja	Podpora výstavby a splavnosti vodných ciest
	Podpora rozvoja leteckej dopravy
Oblasť zmeny	
<b>Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry</b>	
Strategické ciele	Špecifické ciele
Podpora prepojenia obcí a miest v kraji	Podpora budovania spojitých bezpečných sietí cyklochodníkov a cyklotrás
	Kvalitné a bezpečné cestné prepojenie medzi jednotlivými obcami a mestami kraja
	Podpora využitia železničnej dopravy

## Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

	Integrácia železničnej a autobusovej dopravy – optimalizácia vedenia liniek a trás
Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov	Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy
	Podpora osvetových kampaní zvyšujúcich bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky so zameraním na najzraniteľnejšiu časť – deti a chodci
	Budovanie oddelených trás pre cyklistickú dopravu
	Rozšírenie zón s obmedzenou rýchlosťou (obytné zóny, zóny 30)
Oblasť zmeny	
<b>Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou</b>	
Strategické ciele	Špecifické ciele
Podpora vzniku integrovaného dopravného systému	Integrácia železničnej a autobusovej dopravy
	Zavedenie tarifnej a časovej integrácie mestskej a prímestskej autobusovej a železničnej dopravy
	Vybudovanie informačného systému pre systém IDS (online, aplikácie)
Zvýšenie kvality verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy	Dodržiavanie presnosti cestovných poriadkov, zaistenie nadväznosti spojov
	Zvýšenie podielu bezbariérových vozidiel a kvality vozového parku (cestné, železničné)
Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy	Podpora rozvoja bikesharingu
	Zlepšenie možnosti prepravy bicyklov v prostriedkoch verejnej dopravy, najmä železničnej
	Integrácia cyklo dopravy s inými formami dopravy, najmä verejnej
Podpora vyššieho využitia pešej dopravy	Zvyšovanie kvality siete trás pre pešiu dopravu v mestách
	Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry pre pešiu dopravu
Podpora multimodálnej dopravy	Podpora vzniku kvalitných prestupných uzlov
	Podpora vzniku P + R s nadväznosťou na systém verejnej dopravy
Oblasť zmeny	
<b>Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti</b>	
Strategické ciele	Špecifické ciele
Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy	Zvýšenie kvality a bezpečnosti siete trás pre nemotorovú dopravu – prepojenie medzi obcami a mestami
	Podpora rozvoja kvalitnej a bezpečnej infraštruktúry v obciach a mestách
	Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu
	Podpora vzniku IDS
	Zvýšenie kvality služieb verejnej dopravy
Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy	Podpora pre carpooling (spolujazda) a carsharing (zdieľanie vozidiel)
	Zníženie negatívnych vplyvov suburbanizácie
Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu	Podpora realizácie vodozádržných opatrení v blízkosti ciest, výsadba vhodnej zelene
	Podpora zvyšovania kvality verejných priestorov miest a ich odolnosti voči klimatickým zmenám

## Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

	Podpora výsadby zelene v mestách a obciach
Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)	Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon
	Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave
	Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže
	podpora chôdze a cyklickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu
Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite	Podpora osvetových a vzdelávacích kampaní v oblasti udržateľnej mobility a životného prostredia
	Podpora zapojenia miest do európskych kampaní – napr. Európsky týždeň mobility
<b>Oblasť zmeny</b>	
<b>Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protívaha individuálnej automobilovej doprave)</b>	
<b>Strategické ciele</b>	<b>Špecifické ciele</b>
Podpora vzniku IDS	Zavedenie integrácie železničnej a autobusovej dopravy
	Zaistenie dopravnej obsluhy sídel v TSK verejnou dopravou
	Zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy
Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy	Vznik vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá VOD
	Preferencia vozidiel VOD/MHD na križovatkách
	Zaistenie údržby komunikácií v zimných aj letných mesiacoch
Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku	Zvýšenie informovanosti účastníkov cestnej premávky – mimoriadne stavy
	Zaviesť plánovanie dochádzania do zamestnania a škôl – podpora vzniku firemných či školských plánov mobility
Zvýšiť efektivitu systémov dopravy v pokoji	Podpora TSK na vzniku parkovacích politík v mestách kraja vrátane spoplatnenia využitia parkovacích plôch
	V nadväznosti na železničnú a verejnú dopravu vybudovať parkoviská typu P + R
	Podpora rozvoja telematických systémov (informácie o mimoriadnych situáciách, navádzanie vozidiel na vybrané parkoviská)

Cieľom spracovania Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja je predovšetkým aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb Trenčianskeho kraja s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, ktorý bude zohľadňovať možnosti finančných prostriedkov Kraja vrátane fondov EÚ.

Úlohou Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja je zdefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja Trenčianskeho kraja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. Neoddeliteľnou súčasťou Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja bude územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu.

Hlavným zámerom Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja je riešenie dopravy na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni v podobe dôrazu na verejnú osobnú a nemotorovú dopravu a na účinné využitie nových technológií inteligentných dopravných systémov

s cieľom zabezpečiť environmentálne a finančne prijateľnú dopravu rešpektujúcu základné princípy udržateľnej mobility.

Výsledný Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja bude taktiež rešpektovať princípy a strategické ciele iných strategických dokumentov. Rozbor vzťahu PUM TSK k iným strategickým dokumentom je uvedený v nasledujúcej kapitole.

## **II. 6. 2. Vzťah k iným strategickým dokumentom**

Plán udržateľnej mobility sa nachádza na rozhraní dvoch rôznych cieľov. Na jednej strane ide o zabezpečenie nízkonákladovej a účinnej mobility tovaru a osôb ako centrálného prvku konkurencieschopného spoločného trhu EÚ a ako priaznivého základu voľného pohybu osôb. Na druhej strane je však potrebné čeliť čoraz vyššej hustote dopravy a minimalizovať externé náklady v podobe dopravných nehôd, ochorení dýchacích ciest, zmeny klímy, hluku, poškodzovania životného prostredia a dopravných zápch.

Uplatňovanie Plánu udržateľnej mobility je spojené s integrovaným prístupom k optimalizácii efektívnosti dopravného systému. Kľúčovými cieľmi sú okrem iného vytvorenie integrovaných dopravných sietí využívaných dvoma alebo viacerými druhmi dopravy (kombinovaná doprava a intermodalita), ako aj vytvorenie spravodlivých konkurenčných podmienok medzi druhmi dopravy na základe spravodlivého rozdelenia nimi spôsobených nákladov.

Strategické plánovanie je nevyhnutnou súčasťou verejnej politiky na všetkých úrovniach. Potreba plánovania vyplýva najmä z dynamického rastu ekonomiky a hospodárstva. Úlohou plánovania je zabezpečiť určitú mieru rozvoja, s určením mantinelov, cieľov a spôsobov dosahovania rozvoja spoločnosti tak, aby boli zachované dôležité zložky životného prostredia a spoločnosti.

Strategické plánovanie je dôležité realizovať na úrovni lokálnej, regionálnej, národnej, resp. nadnárodnej. Strategické plánovanie možno rozdeliť na krátkodobé, strednodobé a dlhodobé. Prostredníctvom krátkodobých opatrení je potrebné vyriešiť najdôležitejšie a najintenzívnejšie problémy v konkrétnom území, zároveň je potrebné navrhnúť reálne riešiteľné a uchopiteľné spôsoby riešenia spomínaných problémov. Strednodobé a dlhodobé plány sú orientované na vzdialenejšiu budúcnosť. Je dôležité odhadnúť ďalší vývoj a identifikovať potenciálne problémy, ktoré môžu ovplyvňovať spoločnosť aj za niekoľko desaťročí. Tu je samozrejme kľúčová eliminácia problematických smerov rozvoja a určenie priorít, ktoré zabezpečia bezpečný a udržateľný rozvoj.

Plán udržateľnej mobility zohľadňuje príslušné súvisiace dokumenty, predovšetkým Územný plán VÚC Trenčianskeho kraja (zo dňa 04/1998, vrátane jeho aktualizácií: Zmeny a doplnky ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja č. 1–3) a územno plánovacie dokumentácie jednotlivých obcí.

Ďalej je uvedený prehľad najdôležitejších relevantných strategických dokumentov na úrovni medzinárodnej a európskej.

Vzhľadom ku skutočnosti, že všetky strategické dokumenty na národnej a regionálnej úrovni strategicky vychádzajú z nižšie uvedených medzinárodných a európskych strategických dokumentov, nebolo vykonané podrobné tabuľkové hodnotenie ich miery vzťahu k PUM TSK. Pri najdôležitejších dokumentoch je priamo nižšie v texte uvedený komentár s informáciami o konkrétnej implementácii strategického dokumentu do hierarchicky nižšieho strategického dokumentu na úrovni národnej/regiónálnej v rámci SR, prípadne o vzťahu strategického dokumentu priamo k hodnotenému PUM TSK.

### ***Strategické medzinárodné dokumenty***

- Rámcový dohovor OSN o zmene klímy
- Parížska dohoda
- Kjótsky protokol k rámcovému dohovoru OSN o zmene klímy
- Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj
- Sendaiský rámec pre znižovanie rizika katastrof na roky 2015–2030
- Rámcový dohovor o ochrane a trvalo udržateľnom rozvoji Karpát

### ***Strategické Európske dokumenty***

- BIELA KNIHA: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroj, KOM(2011) 144 v konečnom znení

Biela kniha zahŕňa 40 konkrétnych iniciatív pre vybudovanie konkurencieschopného dopravného systému v budúcom desaťročí.

V praxi je potrebné, aby doprava využívala menej energie a navyše ju získavala z ekologickejších zdrojov, aby lepšie využívala modernú infraštruktúru a znižovala svoj negatívny vplyv na životné prostredie a zásadné prírodné zdroje, akými sú voda, pôda a ekosystémy.

Hlavným novým cieľom je zásadne znížiť závislosť Európy na dovážanej ropе a znížiť uhlíkové emisie o 60 % do roku 2050, prestať používať konvenčné pohony v mestách, využívať 40 % nízkouhlíkových palív v leteckej doprave, o 40 % znížiť emisie vo vodnej doprave.

Tvorba PUM TSK reflektuje vo svojich cieľoch najmä tieto hlavné ciele Bielej knihy:

- sprevádzkovať do roku 2030 v celej EÚ plne funkčnú multimodálnu „základnú sieť“ TEN-T s vysokokvalitnou a vysokokapacitnou sieťou do roku 2050 a so zodpovedajúcim súborom informačných služieb.
  - do roku 2030 previesť 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km na iné druhy dopravy, napr. na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, a do roku 2050 viac ako 50 %. Zároveň dosiahnuť, aby sa do roku 2050 väčšina cestujúcich na strednú vzdialenosť prepravovala po železnici.
  - do roku 2050 dosiahnuť prepojenie všetkých letísk na hlavnej sieti na železničnú sieť.
  - usilovať sa o zníženie počtu úmrtí v cestnej doprave do roku 2020 o polovicu v porovnaní s rokom 2010 a v horizonte roka 2050 znížiť počet usmrtení takmer na nulu.
- Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast podporujúci začlenenie, KOM(2010) 2020 v konečnom znení

Podstatou stratégie je koordinácia hospodárskych politík a politík zamestnanosti s cieľom zabezpečiť rast a zamestnanosť. Stratégia z obsahového hľadiska zastrešuje cielený výber tém, rôznych iniciatív a sektorových stratégií z viacerých politík EÚ, hlavne výskumu, vzdelávania, zamestnanosti a sociálnych záležitostí, informačnej spoločnosti, podnikania a priemyslu, energetiky, životného prostredia.

Stratégia Európa 2020 je tematicky postavená na 3 prioritách, 5 cieľoch a 7 hlavných iniciatívach:

*3 priority stratégie Európa 2020*

- Inteligentný rast: vytvorenie hospodárstva založeného na znalostiach a inovácii.
- Udržateľný rast: podporovanie ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje.
- Inkluzívny rast: podporovanie hospodárstva s vysokou mierou zamestnanosti, ktoré zabezpečí sociálnu a územnú súdržnosť.

*5 cieľov stratégie Európa 2020*

- Miera zamestnanosti obyvateľov vo veku 20–64 rokov by sa mala zvýšiť zo súčasných 69 % na minimálne 75 %, vrátane väčšieho zapojenia žien, starších pracovníkov a lepšieho začlenenia migrantov medzi pracovnú silu (cieľ SR: 72 %).
- Investovať 3 % HDP do výskumu a vývoja (cieľ SR: 1 %, od NPR SR 2013 zvýšenie na 1,2 %).
- Zmena klímy a energetika: Znížiť emisie skleníkových plynov najmenej o 20 % v porovnaní s úrovňami z r. 1990 (alebo o 30 % za priaznivých podmienok) / zvýšiť podiel obnoviteľných zdrojov energie na konečnej spotrebe energie o 20 % / zvýšiť energetickú účinnosť minimálne o 20 % (cieľ SR: znížiť nárast emisií skleníkových plynov mimo sektora ETS tak, aby nepresiahli úroveň z r. 2005 o viac ako 13 % / zvýšiť podiel energie z OZE na hrubej konečnej spotrebe energie na 14 % / zvýšiť energetickú efektívnosť prostredníctvom úspory 11 % konečnej spotreby energie v porovnaní s priemernou spotrebou v r. 2001 – 2005).
- Vzdelávanie: znížiť mieru predčasného ukončenia školskej dochádzky zo súčasných 15 % na 10 % a zároveň zvýšiť podiel obyvateľov vo veku 30–34 rokov s ukončeným vysokoškolským vzdelaním z 31 % na min. 40 % (cieľ SR: 6 % a 40 %).
- Sociálna inklúzia: Vymaniť najmenej 20 miliónov obyvateľov EÚ z rizika chudoby a sociálneho vylúčenia (podiel Európanov žijúcich pod hranicou chudoby jednotlivých krajín by sa mal znížiť o 25%, čím by sa viac ako 20 miliónov ľudí malo dostať nad hranicu chudoby), merané kombináciou ukazovateľov riziko chudoby + materiálna deprivácia + domácnosti s nízkou intenzitou práce (cieľ SR: 170 tisíc ľudí).

*7 iniciatív stratégie Európa 2020*

- „Inovácia v Únii“ na zlepšenie rámcových podmienok a prístupu k financovaniu výskumu a inovácií s cieľom zabezpečiť, aby inovatívne myšlienky viedli k vytvoreniu produktov a služieb, ktoré zabezpečia rast a pracovné miesta (oznámenie Európskej komisie COM(2010) 546 / KOM(2010)546 z 6.10.2010).
- „Mládež v pohybe“ na zlepšenie výsledkov systémov vzdelávania a uľahčenie vstupu mladých ľudí na trh práce (oznámenie Komisie COM (2010) 478 / KOM(2010) 478 z 15.9.2010).
- „Digitálny program pre Európu“ na urýchlenie zavedenia vysokorýchlostného internetu a čerpanie výhod, ktoré prináša jednotný digitálny trh pre domácnosti a podniky (oznámenie Komisie COM(2010) 245 z 19.5.2010).
- „Európa efektívne využívajúca zdroje“ na podporu oddelenia hospodárskeho rastu od využívania zdrojov, podpora prechodu smerom k nízkouhlíkovému hospodárstvu, zvýšenie

vyžívania energie z obnoviteľných zdrojov, modernizáciu odvetvia dopravy a podporu energetickej účinnosti (oznámenie Komisie COM (2011) 21 / KOM (2011) 21 z 26. 1. 2011).

- „Priemyselná politika vo veku globalizácie“ na zlepšenie podnikateľského prostredia, najmä pre malé a stredné podniky, a na podporu rozvoja pevnej a udržateľnej priemyselnej základne, ktorá bude konkurencieschopná vo svetovom rozsahu (oznámenie Komisie COM(2010) 614 / KOM (2010) 614 z 27.10.2010).
- „Program pre nové zručnosti a nové pracovné miesta“ na modernizovanie trhov práce a posilnenie postavenia ľudí podporovaním rozvíjania ich zručností počas celého ich života s cieľom zvyšovať účasť na trhu práce a lepšie zosúladiť ponuku na trhu práce s dopytom, vrátane pracovnej mobility (oznámenie Komisie COM (2010) 682 z 23.11.2010).
- „Európska platforma na boj proti chudobe“ na zabezpečenie sociálnej a územnej súdržnosti, aby všetci mohli využívať výhody plynúce z rastu a zamestnanosti a aby ľudia žijúci v chudobe a sociálnom vylúčení mali možnosť žiť dôstojný život a aktívne sa podieľať na živote spoločnosti (oznámenie Komisie COM(2010) 758 z 15.12.2010).

V jednej z priorít Stratégie Európa 2020 - Udržateľný rast: podpora ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje má oporu napríklad národná stratégia Operačný program Integrovaná infraštruktúra. S touto prioritou súvisí iniciatíva „Európa efektívne využívajúca zdroje“ zameraná okrem iného na modernizáciu odvetvia dopravy, na podporu prechodu smerom k nízkouhlíkovému hospodárstvu a podporu energetickej účinnosti. Úsilie je zamerané predovšetkým na:

- zníženie emisií uhlíka v odvetví dopravy s cieľom prispieť k zvýšenej konkurencieschopnosti;
- realizáciu strategických projektov s vysokou európskou pridanou hodnotou na riešenie kritických prekážok, najmä pokiaľ ide o cezhraničné úseky a intermodálne uzly (mestá, prístavy, logistické platformy);
- iniciatívy zamerané na modernizáciu európskych sietí.

Priority najväčšieho významu, ktoré prispievajú k plneniu stratégie Európa 2020, konkrétne sú:

- do roku 2020 znížiť emisie skleníkových plynov najmenej o 20 %, zvýšiť podiel obnoviteľných zdrojov na skladbe zdrojov v konečnej spotrebe energie EÚ na 20 % a zvýšiť energetickejšiu účinnosť o 20 %.
  - zaviesť inteligentné dopravné systémy, zefektívniť dopravné a logistické služby, znížiť emisie CO<sub>2</sub> osobných vozidiel.
  - urýchliť realizáciu strategických infraštruktúrnych projektov s cieľom odstraňovať zásadné prekážky, najmä v cezhraničnom styku a budovať intermodálne uzly.
  - na vnútroštátnej úrovni vyvinúť inteligentnú, zmodernizovanú a plne prepojenú dopravnú infraštruktúru.
  - zamerať sa na mestský rozmer dopravy, kde vzniká značná časť dopravného preťaženia a emisií.
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ

V nariadení sa stanovujú usmernenia pre rozvoj TEN-T siete s dvojúrovňovou štruktúrou, ktorá pozostáva zo súhrnnej siete (comprehensive) a základnej siete (core). Základná sieť je podskupinou súhrnnej siete, ktorá ju pokrýva. Predstavuje strategicky najvýznamnejšie uzly a prepojenia TEN-T siete v závislosti od dopravných potrieb. Zahŕňa všetky druhy dopravy a ich prepojenia, ako aj príslušné dopravné a informačné riadiace systémy. Nariadenie predpokladá ukončenie budovania základnej siete do roku 2030 prostredníctvom vytvorenia novej, ako aj zásadnej modernizácie a obnovy už existujúcej infraštruktúry.

*Základná sieť TEN-T*

- D1 Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina – Poprad – Prešov – Košice – št. hr. SR/Ukrajina,
- D2 št. hr. SR/ČR – Kúty – Bratislava – št. hr. SR/Maďarsko,
- D3 Hričovské Podhradie – Čadca – Skalité – št. hr. SR/Poľsko,
- D4 št. hr. SR/Rakúsko – Jarovce,
- R3 Martin – Žiar nad Hronom – Zvolen – Krupina – Šahy – št. hr. SR/Maďarsko,
- R6 Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou – št. hr. SR/ČR.

*Súhrnná sieť TEN-T*

- R1 Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok,
- R2 Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rožňava – Košice,
- R3 križovatka s D1 – Dolný Kubín – Trstená – št. hr. SR/Poľsko,
- R4 št. hr. SR/Poľsko – Svidník – Prešov – Košice – Milhošť – št. hr. SR/Maďarsko,
- R5 Svrčinovec – št. hr. SR/ČR,
- D4 Jarovce – Ivanka pri Dunaji – Záhorská Bystrica – križovatka s D2 – št. hr. SR/Rakúsko.

PUM TSK reflektuje strategicky najvýznamnejšie uzly a prepojenia siete TEN-T.

- [Uznesenie Európskeho parlamentu zo dňa 27. septembra 2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011 – 2020](#)

Uznesenie dôrazne odporúča, aby zodpovedné orgány zaviedli obmedzenie rýchlosti na 30 km/hod v obytných zónach a na všetkých jednopruďových cestách v mestách, ktoré nemajú samostatný jazdný pruh pre cyklistov, a to k účinnejšej ochrane zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

Uznesenie víta skutočnosť, že Komisia zameriava svoju pozornosť na najviac zraniteľné skupiny účastníkov cestnej premávky (užívatelia jednostopových vozidiel, chodci atď.), kde sú počty nehôd stále príliš vysoké; vyzýva členské štáty, Komisiu a priemysel, aby mali pri navrhovaní cestnej infraštruktúry a zariadení pre týchto účastníkov na pamäti to, aby budované cesty boli bezpečné pre všetkých užívateľov; žiada, aby pri projektovaní a údržbe ciest bola väčšia pozornosť venovaná opatreniam v oblasti infraštruktúry.

Uznesenie je implementované do národnej „Stratégie zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike v rokoch 2011 – 2020“ (Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020) (schválená uznesením vlády SR č. 798/ 2011) – pozri tabuľku koncepcií na národnej úrovni uvedenú nižšie.

- Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu (COM(2016) 501 z 20.7.2016)



- Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM(2011) 112 v konečnom znení
- Energetický plán do roku 2050, KOM(2011) 885 v konečnom znení
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá

Smernica reflektuje na národnej úrovni transpozičné dokumenty „Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky“ (č. uznesenia 505/2016) a „Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami“ (č. uznesenia 504/2016), ktoré zároveň úzko súvisia s Akčným plánom rozvoja elektromobility v SR a sú rovnako v súlade s víziou a cieľmi PUM TSK.

- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES zo dňa 21. mája 2008 o kvalite vonkajšieho ovzdušia a čistejšom ovzduší pre Európu
- Nariadenie Európskeho parlamentu a rady (EÚ) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu
- Smernica Európskeho parlamentu a rady 2008/57/ES o interoperabilite železničného systému v Spoločenstve
- Smernica 2010/40/EÚ o rámci pre zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a pre rozhranie s inými druhmi dopravy
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES z 23. apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2018/844 z 30. mája 2018, ktorou sa mení smernica 2010/31/EU o energetickej hospodárnosti budov a smernica 2012/27/EU o energetickej efektívnosti
- Akčný plán pre podporu zavádzania inteligentných dopravných systémov (ITS) KOM(2008) 886 v konečnom znení
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (schválený Európskou komisiou 28. 10. 2014)

K Operačnému programu II 2014 – 2020 sú podrobné informácie nižšie v tabuľke koncepcií na národnej úrovni.

- Zelená kniha: Na ceste k novej kultúre mestskej mobility (2007) a jej Akčný plán (2009)

Európska komisia identifikuje päť výziev, pred ktorými stoja európske mestá, a ktorým je potrebné čeliť integrovaným prístupom. Prvá výzva sa týka plynulosti cestnej premávky, kde je možným riešením podpora environmentálne šetrných spôsobov dopravy ako je verejná doprava, chôdza a cyklistika. Akčný plán mestskej mobility (2009) medzi cieľmi a opatreniami uvádza udržateľnú mestskú mobilitu a regionálnu politiku, zlepšovanie informovania cestujúcich a zlepšenie prístupu pre osoby so zníženou pohyblivosťou.

Na národnej úrovni tieto výzvy reflektuje predovšetkým „Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015)“.

- Smernica 2011/76/EÚ, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o výbere poplatkov za užívanie určitých pozemných komunikácií ťažkými nákladnými vozidlami
- Modrá kniha: Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov - Smerom ku kvalitnej vnútrozemskej vodnej doprave – NAIADES II, KOM (2013) 623 v konečnom znení
- Vnútrozemska vodná doprava a sústava Natura 2000 – udržateľný rozvoj a riadenie vnútrozemských vodných ciest v kontexte smerníc EÚ o vtákoch a biotopoch
- Spoločné stanovisko k hlavným zásadám pre vývoj vnútrozemskej plavby a ochrane životného prostredia v povodí rieky Dunaj
- Stratégia EÚ pre podunajskú oblasť (tzv. Dunajská stratégia)
- Stratégia EÚ pre adaptáciu na zmenu klímy
- Udržateľná budúcnosť dopravy: smerom k integrovanému používateľsky prístupnému systému založenému na technológiách
- ZDRAVIE 2020: Európska politika pre zdravie a prosperitu

#### ***Strategické dokumenty – národné, regionálne a na úrovni mesta***

Prehľad najdôležitejších relevantných strategických dokumentov na úrovni národnej a regionálnej je predložený v tabuľkovej podobe s uvedením ich identifikovaných väzieb vo vzťahu k posudzovanému Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja (prioritne je uvedený prehľad najmä strategických dokumentov, ktoré majú vplyv na dopravný sektor, koncepciu rozvoja dopravnej infraštruktúry a životné prostredie).

V priebehu prípravy PUM TSK boli zohľadnené nasledujúce relevantné strategické dokumenty na úrovni národnej nielen z oblasti dopravy:

- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, december 2016)
- Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (schválený uznesením vlády SR č. 110/2019)
- Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky (č. uznesenia 505/2016)
- Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (č. uznesenia 504/2016)
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OPII) na roky 2014 – 2020 (schválený Európskou komisiou dňa 28. 10. 2014)
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, jún 2014)
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015)
- Programové vyhlásenie vlády SR (2016-2020) za oblasť dopravy
- Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy

- Program revitalizácie železničných spoločností (schválený uznesením vlády SR č. 188/2011)
- Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike v rokoch 2011 – 2020 (Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020) (schválená uznesením vlády SR č. 798/ 2011)
- Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015)
- Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001 – v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001 (AUREX, s.r.o., november 2011)
- Národná stratégia regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (pôvodná aktualizácia strategického dokumentu na roky 2014 až 2020)
- Program podpory rozvoja inteligentných dopravných systémov – Národný systém dopravných informácií (schválený uznesením vlády SR č. 22/2009)
- Stratégia rozvoja cestovného ruchu SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2013)
- Marketingová stratégia SACR na obdobie 2014 – 2020 (Slovenská agentúra pre cestovný ruch, október 2013)
- Akčné plány pred hlukom v okolí diaľnic a rýchlостných komunikácií pre stav v roku 2006, resp. 2011 a 2016
- Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020 (schválená uznesením vlády SR č. 12/2014 z 8. 1. 2014)
- Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy – aktualizácia (schválená uznesením vlády SR č. 478/2018)
- Vízia, prognóza a stratégia rozvoja lesníctva na Slovensku (Lesnícke štúdie č. 61, 2009)
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja (schválená uznesením vlády SR č. 978/2001)
- Konceptia rozvoja poľovníctva v Slovenskej republike - národný program rozvoja poľovníctva a zachovania genofondu voľne žijúcej zveri (schválená uznesením vlády SR č. 548/2017)
- Konceptia ochrany prírody a krajiny do roku 2030 (Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky a Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, november 2019)
- Program rozvoja vidieka SR 2014 – 2020 (schválený uznesením vlády SR č. 231/2014)
- Konceptia implementácie Agendy 2030 v medzinárodnom prostredí (schválená uznesením vlády SR č. 5/2017)
- Aktualizácia Národného programu podpory zdravia v Slovenskej republike (schválený uznesením vlády SR č. 634/2014)
- Konceptia Štátnej politiky zdravia Slovenskej republiky (schválená uznesením vlády SR č. 11/2008)
- Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky V. (NEHAP V.) (schválený uznesením vlády SR v januári 2019)
- Strategický rámec v oblasti starostlivosti o zdravie pre roky 2014 až 2030 (schválený uznesením vlády SR č. 727/2013 z 18. 12. 2013)

## Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Podrobné zhodnotenie konkrétnej väzby PUM TSK na vyššie uvedené strategické dokumenty, pri ktorých bol vyhodnotený vzťah na úrovni 2 – silný (priamy) vzťah, je z hľadiska konkrétnych environmentálnych aspektov vykonané v kap. III. 5. tejto správy o hodnotení. V kap. III. 5. je rovnako uvedené akým spôsobom boli konkrétne environmentálne aspekty zohľadnené v priebehu prípravy PUM TSK.

Hodnotenie vzájomných vzťahov je značené nasledujúcim spôsobom:

Tabuľka 2 Stupnica hodnotenia vzájomných vzťahov

Hodnota	Odôvodnenie vzťahu
+2	Pri strategickom dokumente možno identifikovať silný vzťah k PUM
+1	Pri strategickom dokumente možno identifikovať slabý/čiastočný/nepriamy vzťah k PUM
0	Pri strategickom dokumente nebol identifikovaný vzťah k PUM

Tabuľka 3 Vzťah plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho kraja ku koncepciám na národnej úrovni

Názov koncepcie	Vzájomný vzťah	Komentár/odôvodnenie
Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, december 2016)	+2	Ide o strategický dokument dlhodobého charakteru, ktorý si kladie za cieľ nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora a určuje spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie. Dokument predstavuje výstup II. fázy prípravy stratégie rozvoja dopravy SR do roku 2030 a predstavuje faktické naplnenie ex ante kondicionalít stanovených Európskou komisiou pre rezort dopravy v programovom období 2014–2020. Definované oblasti zmeny hodnoteného plánu udržateľnej mobility TSK sa rámcovo zhodujú s globálnymi strategickými cieľmi Strategického plánu rozvoja dopravy SR. Strategický plán rozvoja uvádza v závere na základe celkového hodnotenia výsledné poradie jednotlivých opatrení (predovšetkým infraštruktúrnych) na úrovni štátu, ktoré sú podnetné rovnako pre PUM TSK.
Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (č. uznesenia 110/2019)	+2	Cieľom stratégie je zvýšenie zastúpenia elektrických vozidiel v systéme dopravy a prechod na nízkoemisné a bezemisné formy dopravy, čo predstavuje trend strategicky definovaný aj na úrovni Európskej komisie a je súčasťou nízkouhlíkového hospodárstva. Tento cieľ je v súlade s víziou a cieľmi PUM TSK, konkrétne s navrhnutými špecifickými cieľmi PUM TSK: 1/ Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon, 2/ Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave.
Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky (č. uznesenia 505/2016)  Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (č. uznesenia 504/2016)	+2	Transpozičné dokumenty „Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky“ (č. uznesenia 505/2016) a „Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami“ (č. uznesenia 504/2016) úzko súvisia s plánom rozvoja elektromobility v SR. V dokumente „Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami“ sa konkrétne pre SR uvádza v roku 2030 – 35 000 elektrických vozidiel a plug-in hybridov. Pre nabíjajúcu infraštruktúru sa stanovil cieľ do roku 2025 mať 1500 stojanov pre stredne rýchle nabíjanie (do 22 kW) a rýchle nabíjanie (nad 22 kW). Tento cieľ je v súlade s víziou a cieľmi PUM TSK.

Názov koncepcie	Vzájomný vzťah	Komentár/odôvodnenie
Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OPII) na roky 2014 – 2020 (schválený Európskou komisiou dňa 28. 10. 2014)	+2	Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OPII) predstavuje programový dokument Slovenskej republiky pre čerpanie pomoci z fondov EÚ na roky 2014–2020 v sektore dopravy a informatizácie (oblasti zlepšovania prístupu k informačným a komunikačným technológiám a zlepšenia ich využívania a kvality). Zameranie rozvoja dopravnej infraštruktúry v SR v programovom období 2014–2020 vychádza predovšetkým z požiadaviek na dobudovanie chýbajúcich kľúčových miest na dopravnej infraštruktúre a zlepšenie kvality existujúcej infraštruktúry, najmä cestnej a železničnej dopravy, so zameraním na zvyšovanie bezpečnosti, spoľahlivosti, prístupnosti a efektívnosti dopravy. OPII-Doprava sa preto prioritne orientuje na výstavbu a modernizáciu dopravnej infraštruktúry v schválených trasách multimodálnych koridorov základnej transeurópskej dopravnej siete (ďalej len „TEN-T“) a podporu dobudovania nadradenej dopravnej infraštruktúry medzinárodného významu s cieľom napojenia infraštruktúry SR na európsku dopravnú sieť, ako aj s cieľom zlepšovania dostupnosti regiónov SR. Cieľom OPII-Doprava je súčasne aj zabezpečenie podpory trvalo udržateľnej mestskej a regionálnej mobility posilňovaním väzieb v rámci jednotlivých aglomerácií vzájomne spolupracujúcimi módmi ekologickej verejnej osobnej dopravy. Ambíciou OPII je taktiež prispieť k zmierneniu negatívnych dôsledkov klimatických zmien a ochrane biodiverzity. V tomto ohľade je OPII významným strategickým dokumentom pri tvorbe a spracovaní PUM TSK.
Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, jún 2014)	+2	Definované oblasti zmeny hodnoteného plánu udržateľnej mobility TSK sa rámcovo zhodujú s víziami a cieľmi definovanými na úseku dopravného sektora v Strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry SR.
Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015)	+2	Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 predstavuje strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja verejnej osobnej dopravy na Slovensku, stanovujú priority rozvoja a identifikujú opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie. Vízie, ciele a priority Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR, ktoré sú pre hodnotený PUM TSK podnetné: - vízia udržateľnej regionálnej a mestskej mobility s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy na deľbe prepravnej práce, - vízia dostupnej, spoľahlivej a používateľsky jednoduchšej verejnej osobnej dopravy, - vízia infraštruktúry umožňujúcej prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy.
Programové vyhlásenie vlády SR (2016-2020) za oblasť dopravy	+2	Budovanie dopravnej infraštruktúry a podpora moderných a efektívnych spôsobov dopravy je jednou z priorit vlády Slovenskej republiky v rokoch 2016 až 2020. Špeciálnu pozornosť bude vláda venovať výstavbe a modernizácii dopravnej infraštruktúry v regiónoch, ktoré patria medzi menej rozvinuté, keďže dostupnosť dopravnej siete je jedným zo základných predpokladov ich ďalšieho rozvoja.

Názov koncepcie	Vzájomný vzťah	Komentár/odôvodnenie
		Vláda podporuje spracovanie Národného generelu dopravy SR, ktorého cieľom bude zabezpečenie ekonomicky efektívnej, bezpečnej, kapacitnej, kvalitnej a plynulej dopravy. Cieľom generelu dopravy SR bude získať komplexný pohľad na riešenie všetkých dopravných vzťahov na Slovensku, čo umožní jasne nastaviť priority v oblasti dopravy. Z tohoto pohľadu je PUM TSK jedným z kľúčových podkladových strategických dokumentov generelu dopravy a v rámci programového vyhlásenia vlády SR prioritným dokumentom.
Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy	+2	Plán predstavuje strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry v jednotlivých regiónoch, a to najmä ciest II. a III. triedy, stanovujú sa priority ich rozvoja a identifikujú opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie, čo je pre hodnotený PUM TSK podnetné. Financovanie definovaných investičných zámerov sa predpokladá z Integrovaného regionálneho operačného programu.
Program revitalizácie železničných spoločností schválený uznesením vlády SR č. 188/2011)	+2	Program revitalizácie železničných spoločností podporuje rozvoj a revitalizáciu železničnej prepravy, v súlade s modelom trvalo udržateľnej mobility. Cieľom dokumentu je identifikovať miesto železničnej dopravy v systéme pozemnej dopravnej obsluhy Slovenskej republiky a definovať opatrenia, nevyhnuté na jej revitalizáciu zo súčasného stavu na ekonomicky efektívny druh dopravy.
Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike v rokoch 2011 – 2020 (Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020) (schválená uznesením vlády SR č. 798/ 2011)	+2	Vízie a ciele Stratégie zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky obsahovo korešponujú s definovanou oblasťou zmeny v hodnotenom pláne „Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry“ a jednotlivé opatrenia Stratégie zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky sú podnetné pre PUM TSK vďaka návrhom konkrétnych projektov a krokov.
Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015)	+2	Konkrétne opatrenia v rámci priorít Národnej stratégie cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR ponúkajú konkrétne podnety hneď pre niekoľko špecifických cieľov definovaných v rámci jednotlivých oblastí zmien a strategických cieľov v PUM TSK.
Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 – v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001 (AUREX, s.r.o., november 2011)	+2	Koncepcia územného rozvoja Slovenska obsahuje konkrétne požiadavky rušiteľné na úrovni hodnotenej koncepcie PUM TSK; ide najmä o definovanie hlavných dopravných koridorov pre medzinárodnú dopravu, pre celoštátnu dopravu, dopravných koridorov regionálnej úrovne a v neposlednej rade multimodálnych koridorov (tzv. Helsinské koridory), ktoré sú na území Slovenskej republiky definované a vymedzené predovšetkým ako tzv. hlavné koridory TEN-T. Koncepcia je z vyššie uvedených dôvodov pre hodnotený PUM TSK podnetná.
Národná stratégia regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (pôvodná aktualizácia strategického	+2	Národná stratégia regionálneho rozvoja Slovenskej republiky definuje priority a ciele stratégie rozvoja Trenčianskeho kraja, ktoré sú podnetné vo vzťahu ku koncepcii PUM TSK; ide najmä o cieľ dobudovať rýchlostnú komunikáciu R2 a tým zlepšiť prepojenie dopravnej infraštruktúry celého regiónu v smere západ – východ.

## Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Vzájomný vzťah	Komentár/odôvodnenie
dokumentu na roky 2014 až 2020)		
Program podpory rozvoja inteligentných dopravných systémov – Národný systém dopravných informácií (schválený uznesením vlády SR č. 22/2009)	+1	Program podpory rozvoja inteligentných dopravných systémov – Národný systém dopravných informácií reprezentuje komplexné riešenia inteligentných dopravných systémov založených na informačných a komunikačných systémoch a technológiách v cestnej doprave na Slovensku. Je orientovaný na využívanie jednotného systémového prostredia pre zber, spracovanie, zdieľanie, distribúciu a využívanie dopravných informácií v konkrétnych informačných, riadiacich a telematických aplikáciách. PUM TSK sa čiastočne venuje identickej problematike, ale na úrovni Trenčianskeho kraja.
Stratégia rozvoja cestovného ruchu SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2013)	+1	Stratégia rozvoja cestovného ruchu SR do roku 2020 neobsahuje podnety riešiteľné v rámci hodnotenej koncepcie PUM TSK; vzájomný vzťah oboch koncepcií je vnímaný ako nepriamy.
Marketingová stratégia SACR na obdobie 2014 – 2020 (Slovenská agentúra pre cestovný ruch, október 2013)	+1	Marketingová stratégia SACR v svojom krátkodobom i dlhodobom pojatí definuje ciele, ktoré nemajú priamy vzťah ku koncepcii PUM TSK.
Akčné plány pred hlukom v okolí diaľnic a rýchlostných komunikácií pre stav v roku 2006, resp. 2011 a 2016	+2	Slovenská správa ciest, ako správca ciest I. triedy na území SR, je povinná zabezpečiť spracovanie strategických hlukových máp a akčných plánov v okolí ciest I. triedy, na ktorých v stanovených rokoch bola intenzita dopravy vyššia ako 6 mil. vozidiel za rok (pre stav v roku 2006, v súčasnej dobe 3 mil. vozidiel za rok). Relevantným cieľom strategickej hlukovej mapy je na základe pravidelného monitorovania znížiť hlukovú záťaž z pozemnej cestnej dopravy aplikáciou poznatkov z technickej akustiky vo všetkých stupňoch navrhovaných činností, pri ktorých sa predpokladá zásah do životného prostredia a zdravia obyvateľov v súvislosti s hlukovou záťažou. V rámci PUM TSK boli v súvislosti s ochranou pred hlukom navrhnuté dva ciele – strategický cieľ „Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)“ a špecifický cieľ „Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže“.
Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020 (schválená uznesením vlády SR č. 12/2014 z 8. 1. 2014)	+1	Oproti pôvodnej stratégii je aktualizovaná stratégia rozšírená o oblasti, ako sú zelená infraštruktúra, ekosystémové služby či invázne druhy, reflektuje politiky ochrany biodiverzity na úrovni EÚ. Cieľom stratégie je vytvoriť politický rámec pre zastavenie trendu straty biodiverzity a urýchliť prechod SR ako členskej krajiny EÚ na „zelenú“ ekonomiku, ktorá dokáže účinnejšie využívať prírodné genetické zdroje v zmysle Stratégie Európa 2020. Vzájomný vzťah oboch koncepcií je vnímaný ako nepriamy.
Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy – aktualizácia (schválená	+2	Doprava je jednou z kľúčových oblastí a sektorov, pri ktorých by sa pri tvorbe legislatívneho a koncepčného rámca mali zohľadňovať aspekty adaptácie na zmenu klímy. Téma zmeny klímy je súčasťou hodnoteného PUM TSK.

## Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Vzájomný vzťah	Komentár/odôvodnenie
uznesením vlády SR č. 478/2018)		Plánovanie trvalo udržateľnej mobility je tiež spôsobom ako reagovať na nežiadúce klimatické zmeny. V rámci PUM TSK je definovaný strategický cieľ „Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu“, v rámci ktorého sú navrhnuté napr. špecifické ciele ako „Podpora výsadby zelene v mestách a obciach“ alebo „Podpora zvyšovania kvality verejných priestorov miest a ich odolnosti voči klimatickým zmenám“, ktoré túto problematiku priamo zohľadňujú.
Vízia, prognóza a stratégia rozvoja lesníctva na Slovensku (Lesnícke štúdie č. 61, 2009)	+1	Trvalo udržateľné obhospodarovanie lesov vyžaduje tiež ich primerané dopravné sprístupnenie. Vzájomný vzťah oboch koncepcií je vnímaný ako nepriamy.
Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja (schválená uznesením vlády SR č. 978/2001)	+1	Podľa vývoja a stavu dopravy sa v rámci ekonomických podmienok a hľadísk určuje východisková situácia pre zabezpečenie trvalo udržateľného rozvoja Slovenskej republiky. Vzájomný vzťah oboch koncepcií je vnímaný ako previazaný, ale nepriamy.
Koncepcia rozvoja poľovníctva v Slovenskej republike - národný program rozvoja poľovníctva a zachovania genofondu voľne žijúcej zveri (schválená uznesením vlády SR č. 548/2017)	+1	Jedným z koncepcných zámerov koncepcie je realizovať opatrenia zamerané na zníženie rizika vzniku kolízií so zverou v cestnej, ale aj v železničnej doprave. PUM TSK v tomto ohľade vymedzuje špecifický cieľ „Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy“.
Koncepcia ochrany prírody a krajiny do roku 2030 (Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky a Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, november 2019)	+2	Pri budovaní v rámci PUM TSK navrhovanej dopravnej infraštruktúry môže dôjsť k narušeniu konektivity krajiny a môže dôjsť taktiež k zásahom do krajiny s vysokou prírodnou hodnotou či k zásahom do chránených území. Koncepcia pravdepodobne vyvolá zásahy aj do prvku ÚSES, vo vzťahu k celkovej ekologickej stabilite krajiny, pôjde skôr o mierny vplyv. Niektoré strategické, resp. špecifické ciele PUM TSK môžu mať významný vzťah k stanovenému dlhodobému cieľu: Vytvoriť právne, inštitucionálne a manažmentové podmienky pre ochranu krajiny, zabezpečenie stability a konektivity v krajine, odolnosť prírodného prostredia na zmenu klímy a udržateľné využívanie prírodných zdrojov
Program rozvoja vidieka SR 2014 – 2020 (schválený uznesením vlády SR č. 231/2014)	+1	Program rozvoja vidieka neobsahuje konkrétne podnety riešiteľné v rámci hodnotenej koncepcie PUM TSK, vzťah je skôr nepriamy.
Koncepcia implementácie Agendy 2030 v medzinárodnom prostredí (schválená uznesením vlády SR č. 5/2017)	+1	Cieľ 11 Agendy 2030 „Premeniť mestá a ľudské obydli na inkluzívne, bezpečné, odolné a udržateľné“ nepriamo súvisí s hodnoteným PUM TSK, vzťah je nepriamy.
Aktualizácia Národného programu podpory zdravia v Slovenskej republike (schválený	+2	Vytváranie a zlepšovanie existujúcej infraštruktúry sú aktivitami vedúcimi k zlepšeniu súčasného stavu zdravia v Slovenskej republike.



Názov koncepcie	Vzájomný vzťah	Komentár/odôvodnenie
uznesením vlády SR č. 634/2014)		
Koncepcia Štátnej politiky zdravia Slovenskej republiky (schválená uznesením vlády SR č. 11/2008)	+2	Treťou prioritou v rámci tejto koncepcie je „prostredie a zdravie“, v rámci ktorej bol zostavený Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky (viď nižšie). Koncepcia tvorí politický, ekonomický a organizačný rámec všetkých aktivít zameraných na podporu zdravia, zdravý životný štýl a zlepšenie životného prostredia. Ciele PUM TSK sú v súlade s cieľmi tejto koncepcie, napr. v rámci navrhnutého špecifického cieľa PUM TSK „Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasti zdravého životného štýlu“.
Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky V. (NEHAP V.) (schválený uznesením vlády SR v januári 2019)	+2	Základným cieľom NEHAP V. je minimalizovať riziká pochádzajúce z prostredia, ktoré môžu poškodzovať a ohrozovať zdravie ľudí. Je preto nevyhnutné posilňovať úsilie zamerané na riešenie hlavných environmentálnych determinantov s vplyvom na zdravotný stav jednotlivca a aj celej populácie, ktorými sú znečistenie ovzdušia, znečistenie vôd, nedostatočné zásobovanie pitnou vodou, nebezpečné chemické látky, hluk, odpady, kontaminované lokality a zmena klímy. Zlepšovanie kvality životného prostredia je podmienkou pre tvorbu zdravého sídelného prostredia pre kvalitný život. Ciele definované v PUM TSK sú v súlade s úsilím a cieľmi akčného plánu.
Strategický rámec v oblasti starostlivosti o zdravie pre roky 2014 až 2030 (schválený uznesením vlády SR č. 727/2013 z 18. 12. 2013)	+1	Ide o základný dokument, ktorý určuje smerovanie zdravotnej politiky v strednodobom aj dlhodobom horizonte. Primárnym motivačným faktorom jeho vytvorenia je snaha realizovať opatrenia na zvýšenie kvality a efektivity poskytovanej zdravotnej starostlivosti a zlepšenie zdravotného stavu obyvateľov, napríklad aj špecifickým cieľom stanoveným v rámci PUM TSK „Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasti zdravého životného štýlu“. Vzťah oboch dokumentov je okrajový a je vnímaný ako nepriamy.

Prehľad najdôležitejších relevantných strategických dokumentov na úrovni regionálnej/lokálnej je vymenovaný nižšie a ďalej je posudzovaný v tabuľkovej podobe - vzájomný vzťah dokumentov k posudzovanému Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja s uvedením ich identifikovaných väzieb (prioritne je uvedený prehľad hlavne strategických dokumentov, ktoré majú vplyv na dopravný sektor, koncepciu rozvoja dopravnej infraštruktúry a životné prostredie).

V priebehu prípravy PUM TSK boli zohľadnené nasledujúce relevantné strategické dokumenty na úrovni regionálnej a lokálnej:

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Trenčianskeho samosprávneho kraja na roky 2013–2023 (GfK Slovakia s.r.o.)
- Stratégia rozvoja vidieka Trenčianskeho samosprávneho kraja na roky 2013–2020 (schválený Zastupiteľstvom TSK dňa 28. 9. 2015)
- Regionálna integrovaná územná stratégia Trenčianskeho kraja na roky 2014–2020 (RIÚS TSK zo dňa 4. 2. 2016)
- Plán dopravnej obslužnosti TSK na roky 2014–2020 (Ing. Ripka, PhD., august 2015)
- Stratégia využitia potenciálu Trenčianskeho samosprávneho kraja pre rozvoj cyklistickej infraštruktúry (august 2016)

## Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

- Územný plán veľkého územného celku TSK (4/1998) vrátane jeho aktualizácií: Zmeny a doplnky ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja č. 1–3
- Akčný plán transformácie uhoľného regiónu Horná Nitra (schválený uznesením Vlády SR č. 580 z 12. 12. 2018)
- Informácia o kvalite ovzdušia v Trenčianskom kraji a o podiele jednotlivých zdrojov znečisťovania ovzdušia na jeho znečisťovaní v roku 2016 (Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie)
- Akčný plán udržateľného energetického rozvoja Trenčianskeho samosprávneho kraja na roky 2013–2020 (MAGNA ENERGIA a. s., 2015)
- Program odpadového hospodárstva Trenčianskeho kraja na roky 2016–2020 (Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, 2016)
- Denne prítomné obyvateľstvo v centrách osídlenia, spracované pre krajské mestá (Slovenská poľnohospodárska univerzita v Nitre, Fakulta európskych štúdií a regionálneho rozvoja, máj 2005)
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Trenčín na roky 2016–2022 (GfK Slovakia s. r. o., 2016, schválená zastupiteľstvom mesta Trenčín, marec 2016)
- MÚSES mesta Trenčín (REGIOPLÁN Nitra/AUREX, s. r. o., 1998)
- Územný plán mesta Trenčín (v znení zmien a doplnkov č. 1 – 3, AUREX, spol. s r. o., október 2018)
- Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Trenčín (Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, 2013)
- Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie okresu Prievidze (Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, 2013)

**Tabuľka 4 Vzťah plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho kraja ku koncepciám na regionálnej a lokálnej úrovni**

Názov koncepcie	Vzájomná väzba	Komentár/odôvodnenie
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Trenčianskeho samosprávneho kraja na roky 2013 – 2023 (GfK Slovakia s.r.o.)	+2	Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Trenčianskeho samosprávneho kraja v rámci svojej prioritnej oblasti 2: Rozvoj udržateľnej infraštruktúry definuje jednotlivé opatrenia a jednotlivé aktivity, ktoré sú podnetné pre PUM TSK. Aktivita 2.1.1 Príprava strategických rozvojových dokumentov pre oblasť dopravy v priamo zahŕňa prípravu dokumentov ako sú plány udržateľnej mobility. Prioritná oblasť 2 uvádza aj niektoré konkrétne prioritné zámery v oblasti budovania dopravnej infraštruktúry, ako je napr. dobudovanie rýchlostnej komunikácie R2 od križovatky s D1 v smere Bánovce nad Bebravou a Prievidza.
Regionálna integrovaná územná stratégia Trenčianskeho kraja na roky 2014–2020 (RIÚS TSK zo dňa 4. 2. 2016)	+2	Regionálna integrovaná územná stratégia Trenčianskeho kraja v rámci svojej strategickej priority 1: „Bezpečná a ekologická doprava v Trenčianskom kraji“ definuje konkrétne investičné priority a špecifické ciele, ktoré sú podnetné z hľadiska PUM TSK.

## Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Vzájomná väzba	Komentár/odôvodnenie
Plán dopravnej obslužnosti TSK na roky 2014–2020 (Ing. Ripka, PhD., august 2015)	+2	Plán dopravnej obslužnosti TSK obsahuje vo vzťahu k PUM TSK celú radu dôležitých podnetov v zmysle informácií obsiahnutých v analytickej časti PUM – analýza ponuky hromadnej dopravy na území kraja.
Stratégia využitia potenciálu Trenčianskeho samosprávneho kraja pre rozvoj cyklistickej infraštruktúry (august 2016)	+2	Stratégia využitia potenciálu Trenčianskeho samosprávneho kraja pre rozvoj cyklistickej infraštruktúry má priamy vzťah k PUM TSK, resp. ponúka konkrétne podnety hneď pre niekoľko špecifických cieľov definovaných v rámci jednotlivých oblastí zmien a strategických cieľov týkajúcich sa cyklo dopravy a cyklistickej infraštruktúry v PUM TSK.
Územný plán veľkého územného celku TSK (4/1998) vrátane jeho aktualizácií: Zmeny a doplnky ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja č. 1-3	+2	Územný plán veľkého územného celku TSK má priamy vzťah k PUM TSK, predovšetkým z hľadiska plánovania hlavných cestných a železničných ťahov na území kraja.
Akčný plán transformácie uhoľného regiónu Horná Nitra (schválený uznesením Vlády SR č. 580 z 12. 12. 2018)	+2	Akčný plán transformácie uhoľného regiónu Horná Nitra (týkajúci sa územia okresov predovšetkým Prievidza a Partizánske) má priamy vzťah k PUM TSK, predovšetkým v rámci piliera Mobilita a prepojenosť regiónu, ktorý definuje konkrétne priority a opatrenia súvisiace s dopravou regiónu.
Informácia o kvalite ovzdušia v Trenčianskom kraji a o podiele jednotlivých zdrojov znečisťovania ovzdušia na jeho znečisťovaní v roku 2016 (Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie)	+2	Cieľom dokumentu je zverejnenie informácií o kvalite ovzdušia. Ďalej dokument uvádza lokálne opatrenie na znižovanie emisií PM <sub>10</sub> , ktoré by mali byť orientované najmä na oblasť dopravy, čistenie komunikácií, na podporu centrálného vykurovania. Vybudovanie plánovaných cestných obchvatov mimo miest okresu prinesie postupnú zmenu regionálnej cestnej siete a odľahčí intravilán mesta. Dokument definuje konkrétne opatrenia, ktoré sú podnetné z hľadiska PUM TSK.
Akčný plán udržateľného energetického rozvoja Trenčianskeho samosprávneho kraja na roky 2013–2020 (MAGNA ENERGIA a. s., 2015)	+1	Akčný plán definuje opatrenie „Podpora využívania miestnych a obnoviteľných zdrojov energie“, ktorého cieľom je vyhľadávanie, priama realizácia alebo aspoň podpora realizácie konkrétnych projektov využitia OZE v rámci súčasných objektov TSK. Využívanie zdrojov OZE sa prejavuje aj na znížení negatívneho vplyvu energetiky na životné prostredie. Konkrétne podnety z hľadiska dopravy Akčný plán neponúka; väzba medzi dokumentami je nepriama.
Program odpadového hospodárstva Trenčianskeho kraja na roky 2016–2020 (Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, 2016)	+1	POH TSK obsahuje z hľadiska dopravy len okrajové podnety v svojej záverečnej záväznej časti v rámci stanovených cieľov pre odpady typu „použité batérie a akumulátory“, „staré vozidlá“ a „odpadové pneumatiky“, pre ktoré stanovuje konkrétne ciele a limity.
Stratégia rozvoja vidieka Trenčianskeho samosprávneho kraja na roky 2013–2020 (Trenčiansky samosprávny kraj, 2013)	+1	Stratégia rozvoja vidieka TSK obsahuje konkrétne podnety riešiteľné v rámci hodnotenej koncepcie PUM TSK, ale aj tak je vzťah hodnotený ako slabší, pretože je už obsiahnutý v súhrnných koncepčných dokumentoch TSK súvisiacich s dopravou. Stratégia rozvoja vidieka TSK v svojej strategickej časti definuje významnú prioritnú oblasť 4: Obnova, zachovanie a posilnenie ekosystémov, ktoré súvisia

**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Vzájomná väzba	Komentár/odôvodnenie
		s poľnohospodárstvom a lesným hospodárstvom a prioritnú oblasť 5: Propagácia efektívneho využívania zdrojov a podpora prechodu na nízkouhlíkové hospodárstvo, odolné voči zmene klímy v odvetví poľnohospodárstva, potravinárstva a lesného hospodárstva.
Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Trenčín na roky 2016–2022 (GfK Slovakia s. r. o., 2016, schválený zastupiteľstvom mesta Trenčín marec 2016)	+2	Program definuje dopravu ako jeden z významných limitujúcich prvkov pri ďalšom rozvoji mesta, jednou z vymedzených prioritných oblastí je priamo priorita 2.2 Doprava. Na území mesta Trenčín sa najvýznamnejšie zmeny plánujú v železničnej doprave – konkrétne dochádza k modernizácii železničného koridoru v centre mesta a na toto dopravné riešenie nadväzuje celkovo nová dopravná koncepcia mesta súvisiaca s premenou hlavných ťahov na polyfunkčné uličné mestské priestory s prioritou vytvoriť podmienky pre rozvoj cyklo dopravy a pešej dopravy. Všetky navrhnuté aktivity v rámci tejto priority korešpondujú s víziou a cieľmi PUM TSK, takže sú pre danú hodnotenú koncepciu podnetné. Pokrývajú však len veľmi malú, aj keď dôležitú, časť Trenčianskeho kraja.
Denne prítomné obyvateľstvo v centrách osídlenia, spracované pre krajské mestá (Slovenská poľnohospodárska univerzita v Nitre, Fakulta európskych štúdií a regionálneho rozvoja, máj 2005)	+1	Prípadová štúdia operuje s pomerne zaujímavými údajmi ohľadom pohybu obyvateľov v regióne Trenčín z dôvodu dochádzania za prácou do mesta Trenčín. Avšak publikované dáta nesú aktuálnu a vzájomnú väzbu, takže bola vyhodnotená ako slabšia a nepriama.
MÚSES mesta Trenčín (REGIOPLÁN Nitra/AUREX, s. r. o., 1998)	+1	Vzťah tohoto dokumentu MÚSES mesta Trenčín k PUM TSK je vnímaný ako nepriamy a bol vyhodnotený ako slabší. Výstavba dopravnej infraštruktúry na území mesta Trenčín bude v každom prípade rešpektovať systém súčasného i navrhnutého MÚSES. Rovnako na úrovni PUM TSK je v rámci jednotlivých navrhnutých opatrení prioritou zachovanie súčasných a rešpektovanie navrhnutých prvkov ÚSES.
Územný plán mesta Trenčín (v znení zmien a doplnkov č. 1 – 3, AUREX, spol. s r. o., október 2018)	+1	Územný plán mesta Trenčín má priamy vzťah k PUM TSK len na lokálnej úrovni mesta (z hľadiska plánovania hlavných ťahov pozemnej cestnej a železničnej dopravy). Z hľadiska celkovej koncepcie PUM TSK bol vzťah vyhodnotený ako slabší.
Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Trenčín (Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, 2013)	+2	Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Trenčín uvádza dopravu ako jeden z významných zdrojov znečistenia ovzdušia. Program obsahuje z hľadiska PUM TSK celú radu významných opatrení, ako napr. dobudovanie plôch verejnej zelene, uprednostňovanie zelených plôch (trávnikov) pred betónovými, vydláždenými plochami, zachovanie zelených školských areálov, zachovanie existujúcej mestskej zelene, podpora osvetly obyvateľstva (vrátane školskej environmentálnej výchovy) v zmysle podpory zachovanie zelene v meste, výsadby stromov,

Názov koncepcie	Vzájomná väzba	Komentár/odôvodnenie
		<p>podpora cyklistickej dopravy v meste, podpora osvedy obyvateľstva formou akcií „Deň bez áut“, „MHD zdarma“ a pod., vybudovať komunikačný obchvat mesta v súlade s ÚPN SÚ, obnoviť autobusový vozový park slúžiaci pre MHD, riešiť zmenu pohonných hmôt MHD, realizovať postupný prechod z nafty na zemný plyn, využívanie energetík a techník s nízkou energetickou náročnosťou, zabezpečovať trvalé čistenie komunikácií, hlavne zabezpečiť odstraňovanie zimných posypových hmôt, minimalizácia vplyvov veľkých stavieb v meste na znečisťovanie ovzdušia (v procese výstavby – podmienenie stavebného povolenia opatreniami na minimalizáciu prašnosti pri výstavbe).</p> <p>Koncepcia PUM TSK je v súlade so stanovenými opatreniami. V lokalitách s najvyššími príspevkami z dopravy koncepcia PUM TSK smeruje najrôznejšími opatreniami k zníženiu imisných koncentrácií (pozri strategický cieľ koncepcie „Zníženia negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)“).</p> <p>Vzájomný vzťah je hodnotený ako významný.</p>
<p>Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie okresu Prievidze (Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, 2013)</p>	<p>+2</p>	<p>Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie okresu Prievidze uvádza dopravu ako jeden z významných zdrojov znečistenia ovzdušia.</p> <p>Program obsahuje z hľadiska PUM TSK celú radu významných opatrení.</p> <p>Vzájomný vzťah je hodnotený ako významný.</p> <p>Koncepcia PUM TSK je v súlade so stanovenými opatreniami. V lokalitách s najvyššími príspevkami z dopravy koncepcia PUM TSK smeruje najrôznejšími opatreniami k zníženiu imisných koncentrácií (pozri strategický cieľ koncepcie „Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)“).</p>

### III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA

#### III. 1. Informácie o súčasnom stave životného prostredia vrátane zdravia a jeho pravdepodobný vývoj, ak sa strategický dokument nebude realizovať

Súčasťou tejto kapitoly je prehľad najvýznamnejších aspektov životného prostredia a verejného zdravia a tiež predstavu predpokladaného vývoja kraja, ak by sa strategický dokument nerealizoval.

##### III. 1. 1. Charakteristika jednotlivých zložiek životného prostredia vrátane zdravia

Nižšie uvedený popis stavu životného prostredia na území Trenčianskeho kraja vychádza z pravidelne aktualizovaných správ o stave životného prostredia Slovenskej republiky, ktoré MŽP SR zverejňuje v zmysle zákona č. 17/1992 Z.z. o životnom prostredí a zákona č. 205/2004 Z.z. o zhromažďovaní, odovzdávaní a šírení informácií o životnom prostredí a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Súčasťou tejto kapitoly je aj vyhodnotenie modelovania hladín hluku a úrovne emisií znečisťujúcich látok ovzdušia v súčasnom stave, ktoré bolo vykonané pre účely Analytickej časti PUM TSK.

##### III. 1. 1. 1. Ovzdušie

Ovzdušie je jednou z najdôležitejších ale zároveň aj najviac poškodených zložiek životného prostredia. Znečistené ovzdušie, najmä v dôsledku silného emisno-imisného zaťaženia zo zdrojov znečisťovania, je potenciálnou hrozbou pre zdravie obyvateľstva.

Ochrana ovzdušia v Slovenskej republike je zakotvená v zákone č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov. Limitné hodnoty vybraných znečisťujúcich látok, horné a dolné medze na hodnotenie úrovne znečistenia ovzdušia, stanovuje vyhláška MŽP SR č. 244/2016 Z. z. o kvalite ovzdušia.

Podľa Správy o stave životného prostredia Slovenskej republiky (Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, 2018) emisie základných znečisťujúcich látok v dlhodobom horizonte (1990–2016) na území SR výrazne poklesli. V roku 2016 v porovnaní s rokom 2015 došlo k poklesu emisií SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> a CO a tiež v prípade emisií PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>. Z dlhodobého hľadiska je vývoj celkového množstva emisií NH<sub>3</sub> po ich výraznejšom poklese v rokoch 1990–2000 naďalej klesajúci. Emisie nemetánových prchavých organických látok (NMVOC) v dlhodobom horizonte (1990–2016) trvalo klesali. Pri porovnaní rokov 2000 a 2016 bol zaznamenaný pokles emisií Pb, Cd aj Hg, dokonca v prípade emisií Cd a Hg pomerne výrazný pokles. V roku 2016 medziročne mierne stúpili emisie Cd, Hg a Pb.

Emisie perzistentných organických látok (POP<sub>s</sub>) v období 1990–2000 na území SR výrazne poklesli. Neskôr v rozmedzí rokov 2000–2016 došlo k poklesu emisií dioxínov a furánov (PCDD/PCDF) a emisií polychlórovaných bifenylov (PCB) a výraznejšiemu nárastu v prípade polycyklických aromatických uhľovodíkov (PAH).

Emisie skleníkových plynov v dlhobnejšom časovom horizonte na území SR poklesli (v porovnaní roku 2016 oproti roku 1990 o 44,5 %). Do roku 1996 emisie výrazne klesali. V priebehu rokov 1996–2008 boli emisie zhruba na rovnakej úrovni. Po rokoch 2008 a 2009, poznačených recesiou, bol zaznamenaný miernejší nárast emisií, ktorý vznikol oživením hospodárstva. Medziročne (2015–2016) emisie skleníkových plynov zaznamenali nárast o 0,32 %.

Podľa údajov SHMÚ v roku 2018 došlo k prekročeniam limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia pre 24 hodinové koncentrácie na 5 monitorovacích staniciach pre PM<sub>10</sub> a na 2 monitorovacích staniciach pre NO<sub>2</sub>. Vyskytli sa tiež prekročenia cieľovej hodnoty na ochranu zdravia pre BaP na 4 monitorovacích staniciach. Limitné hodnoty znečisťujúcich látok v ovzduší stanovené na ochranu vegetácie (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>) neboli prekročené. Prekročenie bolo zaznamenané v prípade prízemného ozónu. Masívne zníženie národných emisií prekursorov ozónu za posledné roky neprineslo zníženie koncentrácií prízemného ozónu na území SR. Niektoré charakteristiky koncentrácií prízemného ozónu v roku 2018 zotrvali na relatívne vysokej úrovni z predchádzajúcich rokov. Najvýznamnejšie znečisťujúce látky z hľadiska ľudského zdravia sú predovšetkým PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, benzo(a)pyrén a NO<sub>2</sub>. Kvalita ovzdušia z hľadiska ochrany zdravia obyvateľstva sa v SR výrazne zlepšila vďaka prijatým opatreniam politik a ich účinkom. V posledných dvoch desaťročiach bolo možné pozorovať sústavné a výrazné zlepšovanie. Znečisťujúce látky (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, VOC, prízemný ozón) a atmosférická depozícia patria medzi faktory výrazne ovplyvňujúce zdravotný stav vegetácie. Za posledných 20 rokov sa výrazne znížili emisie látok významných z hľadiska zdravotného stavu vegetácie, čo viedlo k celkovému zlepšeniu kvality ovzdušia.

Dominantný podiel na znečistení ovzdušia na území Trenčianskeho kraja má energetika, menšie množstvo exhalátov pochádza z chemického priemyslu a lokálnych kúrenísk. Prevažná časť emisnej záťaže v regióne pochádza najmä z regiónu Hornej Nitry (okres Prievidza), kde sú situované veľké priemyselné zdroje, ktoré sú významnými zástupcami palivovo-energetického a chemického priemyslu v Slovenskej republike.

Až v posledných rokoch na základe nových právnych predpisov v oblasti ochrany ovzdušia, dôsledku znižovania výroby, ale najmä environmentálnych opatrení (odsírenie blokov tepelných elektrární, rekonštrukcia zariadení, náhrada kotlov za fluidné, elektromagnetické a elektrostatické odlučovače apod.) sa situácia v oblasti čistoty ovzdušia v kraji začína pomaly zlepšovať. Dokumentujú to hodnoty emisií všetkých okresov Trenčianskeho kraja.

Na základe zhodnotenia množstva emisií základných znečisťujúcich látok v jednotlivých okresoch Trenčianskeho kraja možno skonštatovať, že najzaťaženejším okresom je okres Prievidza. V rámci zaťaženia NO<sub>2</sub> okresy Prievidza, Ilava a Trenčín.

**Tabuľka 5 Prehľad množstva emisií základných znečisťujúcich látok podľa okresov za rok 2015**

Názov okresu	SO <sub>2</sub> (t)	NO <sub>x</sub> (t)	CO (t)	TZL (t)
Bánovce nad Bebravou	0,7	16,1	14,2	4,8
Ilava	9,1	813,8	2 126,1	213,0
Myjava	5,9	36,7	96,6	4,5
Nové Mesto nad Váhom	0,2	32,3	20,5	6,3
Partizánske	8,5	73,9	174,5	11,5
Považská Bystrica	2,0	94,9	124,9	9,1
Prievidza	46 791,5	3 958,1	754,1	745,2
Púchov	28,8	384,0	54,0	14,8
Trenčín	62,0	868,8	3174,1	46,7
<b>Spolu</b>	<b>46 908,7</b>	<b>6 278,6</b>	<b>6 539,0</b>	<b>1 055,9</b>

Zdroj: <http://www.shmu.sk>

Na účel hodnotenia kvality ovzdušia bolo územie SR rozdelené na aglomerácie a zóny. Pre oxid siričitý, oxid dusičitý, oxidy dusíka, tuhé častice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> frakcie, oxid uhoľnatý a benzén sú to 2 aglomerácie a 8 zón, pre olovo, arzén, kadmium, nikel, polycyklické aromatické uhľovodíky, ortuť a ozón je to 1 aglomerácia a 1 zóna.

Slovenský hydrometeorologický ústav (SHMÚ) na základe hodnotenia kvality ovzdušia v zónach a aglomeráciách v rokoch 2015 – 2017, podľa § 8 ods. 3 zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov navrhuje aktualizáciu vymedzenia oblastí riadenia kvality ovzdušia SR na rok 2018. Na území Trenčianskeho kraja sa pre rok 2018 nachádza zóna Trenčiansky kraj, ktorá predstavuje tri oblasti riadenia kvality ovzdušia (tabuľka nižšie).

**Tabuľka 6 Charakteristika zóny Trenčiansky kraj (rok 2018)**

Zóna	Vymedzená oblasť riadenia kvality ovzdušia	Znečisťujúca látka	Plocha [km <sup>2</sup> ]	Počet obyvateľov
Trenčiansky kraj	územie mesta Prievidza	BaP	43	46 408
	územie obcí Bystričany, Zemianske Kostolany, Kamenec pod Vtáčnikom, Čereňany a mesta Nováky	PM <sub>10</sub>	114	11 279
	územie mesta Trenčín	PM <sub>10</sub>	82	55 333

Zdroj: <http://www.shmu.sk>

Pre územie okresu Prievidza a mesta Trenčín sú spracované samostatné Programy na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia.

Prevažná časť emisnej záťaže Trenčianskeho kraja pochádza najmä z regiónu Hornej Nitry. Táto oblasť predstavuje územie celého okresu Prievidza, kde sa vyskytuje znečistené ovzdušie, ktoré môže vo zvýšenej miere vyvolať škodlivé účinky na zdravie obyvateľstva a zložky životného prostredia. Pre región Hornej Nitry bol v roku 2019 vypracovaný Akčný plán pre transformáciu uhoľného regiónu Horná Nitra.

Na základe vyššie uvedených informácií je možné konštatovať, že najväčším problémom z hľadiska znečistenia ovzdušia hodnotenej oblasti je predovšetkým benzo[a]pyrén a prachové častice PM<sub>10</sub>. Podľa SHMÚ je do vymedzených oblastí riadenia kvality ovzdušia v Trenčianskom kraji zahrnuté územie mesta Prievidza (znečisťujúca látka benzo[a]pyrén), obec Bystričany (znečisťujúca látka PM<sub>10</sub>) a územie mesta Trenčín (znečisťujúca látka PM<sub>10</sub>).

Národná monitorovacia sieť kvality ovzdušia na území Trenčianskeho kraja je tvorená monitorovacími stanicami na území dvoch okresov Prievidza (Prievidza, Bystričany, Handlová) a monitorovacou sieťou mesta Trenčín (Hasičská ulica), ktoré sú vo vlastníctve Slovenského hydrometeorologického ústavu. Monitorovacie stanice sú účelovo vybavené analyzátormi podľa zdrojov znečistenia v danej lokalite. Nasledujúca tabuľka obsahuje výňatok z nameraných imisných koncentrácií uvedených v „Správe o kvalite ovzdušia a podiele jednotlivých zdrojov na jeho znečisťovaní v Slovenskej republike“ za rok 2018. Limitná hodnota na ochranu zdravia ľudí pre priemerné denné koncentrácie PM<sub>10</sub> bola v roku 2018 prekročená na AMS Trenčín, Hasičská. Limitná hodnota pre priemernú ročnú koncentráciu PM<sub>10</sub> nebola v tejto zóne prekročená.



Tabuľka 7 Namerané imisné koncentrácie znečisťujúcich látok v Trenčianskom kraji za rok 2018

AGLOMERÁCIA Zóna	Znečisťujúca látka ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	SO <sub>2</sub>		NO <sub>2</sub>		PM <sub>10</sub>		PM <sub>2,5</sub>	CO	Benzén	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>
	Doba spriemerovania	1 h	24 h	1 h	1 rok	24 h	1 rok	1 rok	8 h	1 rok	3 h po sebe	3 h po sebe
	Limitná hodnota ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	350	125	200	40	50	40	25	10 000	5	500	400
	Počet prekročení	24	3	18	–	35	–	–	–	–	–	–
Trenčiansky kraj	Prievidza, Malonecpalská	0	0	0	16	11	23	18	–	–	0	0
	Bystričany, Rozvodňa SSE	2	0	–	–	13	23	17	–	–	0	–
	Handlová, Morovianska cesta	0	0	–	–	6	22	16	–	–	0	–
	Trenčín, Hasičská	0	0	0	27	37	29	20	1196	1,5	0	0

Zdroj: Správa o kvalite ovzdušia v Slovenskej republike (Slovenský hydrometeorologický ústav, 2019)

Meranie benzo[a]pyrénu prebiehalo v rokoch 2013–2015 na meracej stanici Prievidza, Malonecpalská. Z nasledujúcej tabuľky je zrejmé, že v daných rokoch v území dochádzalo k prekročeniu imisného limitu pre benzo[a]pyrén. V nasledujúcich rokoch už benzo[a]pyrén nebol meraný.

Tabuľka 8 Namerané hodnoty benzo[a]pyrénu z rokov 2013–2015

AGLOMERÁCIA Zóna	Cieľová hodnota	2013	2014	2015
		1,0 ng/m <sup>3</sup>	1,0 ng/m <sup>3</sup>	1,0 ng/m <sup>3</sup>
Trenčiansky kraj	Prievidza, Malonecpalská	1,9	1,5	1,4

Zdroj: Správa o kvalite ovzdušia v Slovenskej republike (Slovenský hydrometeorologický ústav, 2019)

V roku 2016 bolo v Trenčianskom kraji prevádzkovaných 1620 stacionárnych zdrojov, z ktorých bolo 105 veľkých zdrojov (VZZO) a 1515 stredných zdrojov (SZZO). Ostatné zdroje znečisťovania, tzv. malé zdroje, nie sú v tomto prípade uvedené, pretože sa nachádzajú v kompetencii samosprávy miest a obcí.

Tabuľka 9 Veľké a stredné zdroje znečisťovania ovzdušia v Trenčianskom kraji

Okres	Počet prevádzkovateľov	Počet veľkých a stredných zdrojov	Počet veľkých zdrojov zneč. ovzdušia	Počet stredných zdrojov zneč. ovzdušia
Bánovce n/B	56	120	7	113
Ilava	96	152	14	138
Myjava	68	110	3	107
Nové Mesto n/V	143	266	9	257
Partizánske	74	132	14	118
Považská Bystrica	64	92	2	90
Prievidza	155	283	32	251
Púchov	65	90	12	78
Trenčín	185	375	12	363
<b>Spolu</b>	<b>906</b>	<b>1620</b>	<b>105</b>	<b>1515</b>

Zdroj: <http://www.air.sk>

Tabuľka 10 Tuhé znečisťujúce látky, oxidy síry, oxidy dusíka a oxid uhoľnatý vypustené zo zdrojov najvýznamnejších prevádzkovateľov na území Trenčianskeho samosprávneho kraja za rok 2017

	Prevádzkovateľ	Zdroje v okrese	Emisie [t]	Podiel na celkových emisiách	
				kraja [%]	SR [%]
Tuhé znečisťujúce látky	1. FORTISCHEM a. s.	Prievidza	140,58	32,24	2,72
	2. Slovenské elektrárne, a.s.	Prievidza	80,87	18,54	1,57
	3. Považská cementáreň, a.s.	Ilava	50,80	11,65	0,98
	4. Hornonitrianske bane Prievidza, a.s.	Prievidza	19,73	4,52	0,38
	5. TERMONOVA, a.s.	Ilava	18,41	4,22	0,36
	6. Považský cukor a.s.	Trenčín	17,20	3,94	0,33
	7. CEMMAC a.s.	Trenčín	12,24	2,81	0,24
	8. KVARTET, a.s.	Partizánske	7,24	1,66	0,14
	9. TEPLÁREŇ Považská Bystrica, s.r.o.	Považská Bystrica	5,47	1,25	0,11
	10. KAMEŇOLOMY, s.r.o.	Trenčín	3,57	0,82	0,07
	<b>SPOLU</b>		<b>356,10</b>	<b>81,66</b>	<b>6,89</b>
Oxidy síry vyjadrené ako SO <sub>2</sub>	1. Slovenské elektrárne, a.s.	Prievidza	6 862,37	96,87	27,20
	2. VETROPACK NEMŠOVÁ, s.r.o.	Trenčín	68,99	0,97	0,27
	3. Považská cementáreň, a.s.	Ilava	35,59	0,50	0,14
	4. Hornonitrianske bane Prievidza, a.s.	Prievidza	23,77	0,34	0,09
	5. BIOPLYN HOROVCE 2 s. r. o.	Púchov	9,76	0,14	0,04
	6. FORTISCHEM a. s.	Prievidza	8,36	0,12	0,03
	7. BIOPLYN HOROVCE 3, s. r. o.	Púchov	7,04	0,10	0,03
	8. CEMMAC a.s.	Trenčín	6,34	0,09	0,03
	9. Bioplyn Horovce, s. r. o.	Púchov	6,02	0,09	0,02
	10. BPS Myjava, s. r. o.	Myjava	5,13	0,07	0,02
	<b>SPOLU</b>		<b>7 033,37</b>	<b>99,28</b>	<b>27,87</b>

## Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

	Prevádzkovateľ	Zdroje v okrese	Emisie [t]	Podiel na celkových emisiách	
				kraja [%]	SR [%]
<b>Oxidy dusíka</b> <i>vyjadrené ako NO<sub>2</sub></i>	1. Slovenské elektrárne, a.s.	Prievidza	1 689,44	43,08	6,38
	2. CEMMAC a.s.	Trenčín	567,07	14,46	2,14
	3. Považská cementáreň, a.s.	Ilava	565,19	14,41	2,13
	4. RONA, a.s.	Púchov	234,47	5,98	0,89
	5. VETROPACK NEMŠOVÁ, s.r.o.	Trenčín	197,08	5,03	0,74
	6. FORTISCHEM a. s.	Prievidza	75,05	1,91	0,28
	7. TEPLÁREŇ Považská Bystrica, s.r.o.	Považská Bystrica	58,27	1,49	0,22
	8. Výroba tepla, s. r. o.	Trenčín	46,00	1,17	0,17
	9. TERMONOVA, a.s.	Ilava	38,77	0,99	0,15
	10. Continental Matador Rubber, s.r.o.	Púchov	38,03	0,97	0,14
	<b>SPOLU</b>		<b>3 509,38</b>	<b>89,49</b>	<b>13,25</b>
<b>Oxid uhľohľadný</b>	1. CEMMAC a.s.	Trenčín	3 500,06	47,97	2,29
	2. Považská cementáreň, a.s.	Ilava	2 143,56	29,38	1,40
	3. Slovenské elektrárne, a.s.	Prievidza	508,06	6,96	0,33
	4. FORTISCHEM a. s.	Prievidza	218,67	3,00	0,14
	5. Považský cukor a.s.	Trenčín	172,84	2,37	0,11
	6. Techn. služby m. Partizánske, s r. o.	Partizánske	113,20	1,55	0,07
	7. ENGIE Services a.s.	Myjava	80,07	1,10	0,05
	8. TEPLÁREŇ Považská Bystrica, s.r.o.	Považská Bystrica	70,70	0,97	0,05
	9. KVARTET, a.s.	Partizánske	40,77	0,56	0,03
	10. Výroba tepla, s. r. o.	Trenčín	40,63	0,56	0,03
	<b>SPOLU</b>		<b>6 888,56</b>	<b>94,42</b>	<b>4,51</b>

Zdroj: Správa o kvalite ovzdušia v Slovenskej republike (Slovenský hydrometeorologický ústav, 2019)

Zhrnutie stavu ovzdušia vo vzťahu k jednotlivým polutantom znečistenia ovzdušia:

### SO<sub>2</sub>

V roku 2018 nebola v Trenčianskom kraji prekročená úroveň znečistenia pre hodinové a ani pre denné hodnoty SO<sub>2</sub>. Príslušné limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí neboli prekročené vo väčšom počte, ako stanovuje vyhláška č. 244/2016 Z. z. o kvalite ovzdušia. V roku 2018 sa nevyskytol žiaden prípad prekročenia výstražného prahu.

### NO<sub>2</sub>

V roku 2018 nebola v Trenčianskom kraji prekročená ročná limitná hodnota ani na jednej monitorovacej stanici. Prekročenie limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia pre hodinové koncentrácie sa nevyskytlo na žiadnej monitorovacej stanici. V roku 2018 nenastal žiaden prípad prekročenia výstražného prahu.

### PM<sub>10</sub>

V roku 2018 sa na území Trenčianskeho kraja vyskytlo prekročenie limitnej hodnoty na ochranu zdravia ľudí pre priemerné denné koncentrácie PM<sub>10</sub> na AMS Trenčín, Hasičská. Limitná hodnota pre priemernú ročnú koncentráciu PM<sub>10</sub> nebola na území Trenčianskeho kraja prekročená.

### PM<sub>2,5</sub>

Imisný limit pre ročné koncentrácie PM<sub>2,5</sub> nebol prekročený na žiadnej monitorovacej stanici.

## *CO*

Dáta o monitorovaní CO sú k dispozícii len z monitorovacej stanice Trenčín, Hasičská. Imisný limit pre 8-hodinové koncentrácie CO 10 000  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  nebol prekročený.

## *Benzén*

Dáta o monitorovaní benzénu sú k dispozícii len z monitorovacej stanice Trenčín, Hasičská. Imisný limit pre priemerné ročné koncentrácie benzénu 5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  nebol prekročený.

## *Benzo[a]pyrén*

Podľa hodnôt z merania na meracej stanici Prievidza, Malonecpalská je zrejmé, že v rokoch 2013–2015 v území dochádzalo k prekročeniu imisného limitu benzo[a]pyrénu. V tomto území sú situované veľké priemyselné zdroje, ktoré sú zástupcami palivovo-energetického a chemického priemyslu v Slovenskej republike.

## **Modelovanie úrovne emisií súčasného stavu**

Pre účely zisťovania súčasnej úrovne emisií znečisťujúcich látke z automobilovej dopravy bola spracovaná štúdia Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r.o., jún 2019), ktorá je samostatnou prílohou č. 6.2 Analytickej časti PUM TSK.

Modelové riešenie bolo vypracované pre všetky znečisťujúce látky, ktoré môžu v prípade automobilovej dopravy hypoteticky významne ovplyvniť kvalitu ovzdušia v posudzovanom území.

Ide o suspendované častice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, benzo[a]pyrén, oxidy dusíka, oxid uhoľnatý, NMVOC (prchavé organické látky s výnimkou metánu, medzi ktoré patrí i benzén). Ďalej boli vyčíslené celkové emisie oxidu uhličitého, ktorý sa nachádza vo výfukových plynoch a je najvýznamnejším skleníkovým plynom. Oxid uhličitý nie je definovaný ako znečisťujúca látka podľa zákona č. 137/2010 Z. z., o ovzduší, v znení neskorších predpisov a nie sú preň stanovené limitné hodnoty podľa vyhlášky č. 244/2016 Z. z., o kvalite ovzdušia, v znení neskorších predpisov.

Vyhodnotenie bolo vykonané na základe dopravného modelu pre súčasný stav.

## Vyhodnotenie

Na základe modelového riešenia súčasnej emisnej situácie boli identifikované lokality s najvyššou produkciou dopravných emisií. Ide o miesta, v ktorých v súčasnosti doprava spôsobuje najvyššie imisné príspevky k celkovým imisným koncentráciám príslušnej hodnotenej látky, tzn. v rámci kraja je tu najvyššie riziko prekročenia imisných limitov vplyvom dopravy.

Identifikované lokality s najvyššou kumuláciou dopravných emisií sú rôzne v prípade suspendovaných častíc a ostatných znečisťujúcich látok. Pri suspendovaných časticiach ide o miesta v okolí priemyselných areálov obsluhovaných ťažkou nákladnou dopravou, zatiaľ čo v prípade iných látok sa v najviac exponovaných lokalitách významne prejavuje aj vplyv osobnej automobilovej dopravy.

Lokality, v ktorých je v rámci Trenčianskeho samosprávneho kraja vhodné prioritne realizovať opatrenia k zníženiu emisií z dopravy, možno na základe spracovaného emisného modelu zhrnúť nasledovne:

- Prievidza - skôr južná časť mesta, hlavne ul. Matice Slovenskej (plynné emisie) a okolie priemyselnej zóny (resuspenzia prachu z vozoviek),

- úsek Trenčianske Biskupice - centrum Trenčína, hlavne ulice Bratislavská a Kniežata Pribinu (plynné emisie), ďalej tiež východná časť mesta v okolí priemyselných areálov (prašnosť z povrchu vozoviek),
- Považská Bystrica – centrum,
- Púchov - centrum (plynné polutanty) a severovýchodná časť v okolí priemyselných areálov (obmedzenie prašnosti vírenej z povrchu vozoviek),
- Dubnica nad Váhom (prašnosť z povrchu vozoviek),
- Nové Mesto nad Váhom, Myjava - severná časť a Bánovce nad Bebravou (prašnosť z povrchu vozoviek v okolí priemyselných areálov).

### ***Analýza zaťaženie obyvateľov emisiami znečisťujúcich látok v súčasnom stave***

Vyhodnotenie zaťaženia obyvateľstva emisiami znečisťujúcich látok v rámci štúdie Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r.o., jún 2019), ktorá je súčasťou Analytickej časti PUM TSK, bolo vykonané pre látky, pri ktorých sa nedá v nadväznosti na veľkosť vyhodnotených emisií z dopravy a súčasnú úroveň znečistenia ovzdušia vylúčiť významné vplyvy na zdravie obyvateľov. Z uvedených znečisťujúcich látok, pre ktoré bolo vykonané vyčíslenie emisií (suspendované častice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, benzo[a]pyrén, NO<sub>x</sub>, NMVOC, CO), boli vybrané suspendované častice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, benzo[a]pyrén, a NO<sub>x</sub>.

### Vyhodnotenie

Nasledujúci text obsahuje identifikáciu lokalít, v ktorých je pri zachovaní súčasného riešenia dopravnej infraštruktúry očakávané najväčšie zaťaženie populácie dopravnými emisiami.

#### *Suspendované častice PM<sub>2,5</sub> a PM<sub>10</sub>*

V prípade suspendovaných častíc je možné na ploche kraja identifikovať dve hlavné lokality, v ktorých možno očakávať vysoký vplyv dopravných emisií na vysoký počet obyvateľov. Ide o Púchov (Sídliisko Sedlište) a Dubnicu nad Váhom (Sídliisko Centrum II a Pod hájom). Dôvodom je vysoké zaťaženie resuspenziou spôsobenou ťažkou nákladnou dopravou v malej vzdialenosti od obytnej zástavby (Púchov), resp. neexistenciu obchádzkovej trasy, ktorá by vyviedla túto dopravu mimo husto osídlené oblasti (Dubnica n./V.).

V ostatných emisných hot-spotoch (Trenčín, Nové Mesto nad Váhom, Bánovce nad Bebravou, Prievidza, Myjava) s vysokým emisným zaťažením je záťaž obyvateľstva výrazne menšia než v uvedených dvoch prioritných miestach.

#### *Benzo[a]pyrén*

V prípade benzo[a]pyrénu majú emisie z dopravy najvýznamnejší vplyv na populáciu v Prievidzi, Dubnici nad Váhom a Trenčíne. Významne zaťažená je taktiež Považská Bystrica, ďalšie emisné ohniská sú z hľadiska vplyvu dopravy na zdravie populácie menej významné.

Pri tejto látke však platí, že emisie a s nimi spojené imisné príspevky z dopravy sú v porovnaní s vplyvom individuálneho vykurovania niekoľkonásobne nižšie.

### *Oxidy dusíka*

V prípade oxidov dusíka je pomerne veľký počet významných ohnísk pôsobenia dopravných emisií na obyvateľstvo v rámci kraja. Obvyklým pomerom v kraji sa vymykajú hlavne Dubnica nad Váhom a Prievidza, ale významne zaťažené sú aj Považská Bystrica, Púchov, Trenčín a Bánovce nad Bebravou.

### Zhrnutie

Na základe vykonanej analýzy plošného rozloženia hustoty dopravných emisií a obyvateľstva na ploche kraja boli identifikované prioritné oblasti z hľadiska potreby zníženia dopravných emisií, imisných príspevkov a príspevkov populačného zdravotného rizika spôsobeného dopravou. V poradí dôležitosti je možné tieto miesta zoradiť nasledovne:

1. Dubnica nad Váhom,
2. Prievidza a Trenčín,
3. Púchov a Považská Bystrica,
4. Bánovce nad Bebravou, Nové Mesto nad Váhom, Myjava, Partizánske.

### **III. 1. 1. 2. Klíma**

Z hľadiska klímy Trenčianskeho kraja patria Považské Podolie, Podunajská pahorkatina a Hornonitrianska kotlina do teplej klimatickej oblasti. Znakom teplej oblasti je viac než 50 letných dní počas roka, t.j. dní, kedy maximálna denná teplota vzduchu dosahuje 25° C a viac. Ostatné územie Trenčianskeho kraja prechádza s narastajúcou nadmorskou výškou do mierne teplej a chladnej klimatickej oblasti. Mierne teplá oblasť je charakterizovaná priemernými júnovými teplotami vyššími než 16° C s menej než 50 letnými dňami. Chladná klimatická oblasť zahŕňa vysoké severne orientované pohoria a podhoria. Vďaka členitému reliéfu sú tu častým javom teplotné inverzie a zreteľne sa prejavuje výšková stupňovitosť základných meteorologických prvkov.

Dopady spojené so zmenou podnebia majú vplyv na všetky zložky životného prostredia a znižovanie týchto dopadov je predmetom rady strategických dokumentov ako napr. Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy – aktualizácia, ktorá bola schválená uznesením vlády SR č. 478/2018. Hlavným cieľom tejto stratégie je zlepšiť pripravenosť Slovenska čeliť nepriaznivým dôsledkom zmeny klímy, priniesť čo najširšiu informáciu o súčasných adaptačných procesoch na Slovensku, a na základe ich analýzy ustanoviť inštitucionálny rámec a koordinačný mechanizmus na zabezpečenie účinnej implementácie adaptačných opatrení na všetkých úrovniach a vo všetkých oblastiach, ako aj zvýšiť celkovú informovanosť o tejto problematike.

Z pozorovaných trendov zmeny podnebia za obdobie rokov 1881 – 2017 na Slovensku možno uviesť:

- rast priemernej ročnej teploty vzduchu,
- priestorovo rozdielny trend ročných úhrnov atmosférických zrážok,
- pokles relatívnej vlhkosti vzduchu,
- pokles snehovej pokrývky do výšky 1000 m n. m.,
- vzrast potenciálneho výparu a pokles vlhkosti pôdy,
- zmeny v premenlivosti klímy (najmä zrážkových úhrnov).

Riešením, ktoré by malo v konečnom dôsledku zabrániť, alebo aspoň minimalizovať riziká a negatívne dôsledky zmeny klímy, je kombinácia zmierňovacích opatrení zameraných na znižovanie emisií skleníkových plynov (mitigácia) s opatreniami, ktoré znížia zraniteľnosť a umožnia adaptáciu človeka a ekosystémov s nižšími ekonomickými, environmentálnymi a sociálnymi nákladmi.

V oblasti ovplyvňovania globálnej klímy je najvýznamnejším skleníkovým plynom oxid uhličitý, ktorého významným zdrojom je automobilová doprava. Vzniknutý oxid uhličitý sa následne šíri atmosférou a rôznymi chemickými reakciami dochádza k jeho usadzovaniu. Z pohľadu účinnosti skleníkového efektu je najdôležitejšie jeho množstvo v atmosfére. V rámci štúdie Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r.o., jún 2019), ktorá je súčasťou Analytickej časti PUM TSK, boli vyčíslené celkové emisie oxidu uhličitého z automobilovej dopravy v súčasnom stave, ktorý sa nachádza vo výfukových plynach a je najvýznamnejším skleníkovým plynom. Podľa výpočtu ide o 526 kt/rok CO<sub>2</sub>. Z výpočtu je zrejmé, že dopravné emisie sú v riešenom území rozložené nerovnomerne.

Zmenu klímy môže ovplyvňovať aj koncentrácia prízemného ozónu. Ozón sa v Trenčianskom kraji meria na stanici Prievidza – Malonecpalská. Informačný hraničný prah pre signál „Upozornenie“ (1 h koncentrácie 180 µg.m<sup>-3</sup>) a výstražný hraničný prah pre varovanie obyvateľstva (1 h koncentrácie 240 µg.m<sup>-3</sup>) nebol na stanici Prievidza, Malonecpalská v roku 2016 prekročený.

V súvislosti s Plánom udržateľnej mobility možno obecné predpokladať pozitívny vplyv na klimatické zmeny, keďže plánovanie trvale udržateľnej mobility je jedným zo spôsobov ako reagovať na nežiadúce klimatické zmeny.

### **III. 1. 1. 3. Hluk a vibrácie**

Environmentálny hluk je prirodzenou súčasťou životných aktivít každého človeka. Jeho prítomnosť v životnom prostredí je neodmysliteľne spojená s rôznymi formami dopravy, ale aj s mnohými pracovnými či mimopracovnými aktivitami. Zvyšujúca sa intenzita dopravy na pozemných komunikáciách spojená s rastúcou mierou urbanizácie miest v posledných desaťročiach mení aj vnímanie a postoj človeka k hluku, ktorý čoraz viac ovplyvňuje kvalitu života a úroveň zdravia exponovaných obyvateľov.

Podľa poznatkov svetovej zdravotníckej organizácie (WHO) predstavuje ekvivalentná hladina akustického tlaku A rovnajúca sa 65 dB hranici, od ktorej začína byť negatívne ovplyvňovaný vegetatívny nervový systém. Zabezpečenie účinnej ochrany obyvateľov pred expozíciou hluku v životnom prostredí, resp. neprekročenie prípustných hodnôt ekvivalentných hladín hluku stanovených vyhláškou Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú prípustné hodnoty hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z. je podľa platnej legislatívy (§ 27 ods. 1 zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov) povinnosťou právnickej osoby alebo podnikateľa, ktorý zdroj hluku prevádzkuje. V prípade hluku spôsobeného dopravou je za zabezpečenie takejto ochrany zodpovedný správca príslušnej pozemnej komunikácie, prevádzkovateľ železničnej dráhy, letiska a pod.

Prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí stanovené vyššie uvedenou vyhláškou pre účely ochrany zdravia obyvateľov zohľadňujú charakter územia, charakter zdroja hluku, ale aj časové obdobie dňa, v ktorom zdroj hluku pôsobí. Pre vonkajší priestor v obytnom a rekreačnom území a pred oknami obytných miestností, školských a zdravotníckych zariadení apod. V súčasnosti platí prípustná

hodnota ekvivalentnej hladiny hluku pre pozemnú dopravu a iných (stacionárnych) zdrojov ( $L_{Aeq}$ ) 50 dB. V území situovanom v okolí diaľnic, rýchlostných ciest, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železníc a letísk sú prípustné hodnoty hluku z dopravy o 5 – 10 dB vyššie. Dodržanie prísnejších prípustných hodnôt je, naopak, vyžadované v území s osobitnou ochranou pred hlukom, akým sú napríklad kúpeľné a liečebné areály, ale aj v prípade hluku vznikajúceho v nočných hodinách (22.00 – 06.00 hod.).

Na základe strategických hlukových máp vypracovaných pre územia v okolí diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy, ktoré majú viac ako 6 000 000 prejazdov motorových vozidiel ročne, sa konštatuje, že na Slovensku (okrem územia bratislavskej aglomerácie) je v okolí týchto ciest vystavených hluku z dopravy celkovo 480 600 obyvateľov, pričom z toho až 193 100 obyvateľov obýva domy a byty situované na území s prekročenou akčnou hodnotou indikátora hluku ( $L_{dvn} = 60$  dB).

V Trenčianskom kraji je hlukové zaťaženie výrazne koncentrované pozdĺž hlavnej dopravnej a urbanizačnej osi Slovenska, ktorá nesie všetky druhy najvýznamnejších zdrojov hluku. Najzaťaženejším je mesto Trenčín so svojou aglomeráciou. Ďalším, hlukovo najzaťaženejším mestom je Považská Bystrica. Zložité geomorfologické podmienky si vyžadujú náročnejšie riešenie, hlavne v realizácii diaľnice. Na Hornej Nitre je hlukovo najzaťaženejším územím aglomerácia Zemianske Kostofany-Nováky-Prievidza.

Letisko Trenčín, ktoré je rovnako zdrojom hluku, je neverejné letisko na juhozápadnom okraji Trenčína v blízkosti Biskupíc, mestskej časti Trenčína, na ľavej strane Váhu vo výške 206 m n. m. Letisko Trenčín z medzinárodného a vnútroštátneho hľadiska plní funkciu regionálneho letiska, slúži potrebám vnútroštátnej leteckej dopravy s vojenskou a civilnou leteckou prevádzkou. Na letisku sa neposkytujú žiadne služby okrem pristávacích. Ďalej pre všeobecné letectvo slúži regionálne letisko Prievidza.

K závažným zdrojom hluku patrí aj vplyv povrchovej ťažby na prostredie a dôsledky trhacích prác. Hlavným zdrojom pri povrchovej ťažbe sú technologické zariadenia pre ťažbu, drvenie, triedenie a dopravu. Zvláštnou skupinou zdrojov hluku je rozpojovanie hornín trhacími prácami (vrtanie, výbuch) najmä v kameňolomoch. Na území riešeného územia sa tento negatívny vplyv prejavuje v lokalitách ťažby stavebného kameňa v Podlužanoch, Čachticiach, Malých Kršteňanoch, Dolnom Kamenci-Kamenec pod Vtáčnikom, Horných Vesteniciach, Mojtíne-Beľuši, Rožňových Miticiach a Trenčianskych Miticiach.

Vibrácie, ktorých hlavným zdrojom je pozemná cestná a železničná doprava, sú ďalším javom, ktorý negatívne pôsobí na zdravie človeka. Ich výskyt závisí na konštrukcii vozidiel, ich nápravových tlakoch, rýchlosti a zrýchlení, na kvalite povrchu vozovky, na konštrukcii a podloží vozovky a v prípade koľajovej dopravy styku koľaje s podložíom.

### **Modelovanie hladín hluku súčasného stavu**

Pre účely Analytickej časti PUM TSK bola spracovaná štúdia Modelovanie hladín hluku súčasného stavu, časť 6.1 (EKOLA group, spol. s r.o., jún 2019). V rámci dokumentu boli stanovené počty ovplyvnených obyvateľov v jednotlivých hlukových pásmach a problematické miesta z hľadiska zaťaženia hlukom z pozemnej cestnej dopravy a z dopravy po železničných dráhach, ktoré je možné nazvať „hot spots“. Hot spots možno definovať ako lokality a miesta, kde dochádza k prekročovaniu akčných, resp. medzných hodnôt v niektorom zo zvolených ukazovateľov vo vzťahu k počtu, resp. hustote ovplyvnených obyvateľov. Vzhľadom k charakteru uvedenej štúdie pre účely posúdenia strategického dokumentu boli uvažované akčné hodnoty hlukových indikátorov podľa Nariadenia vlády SR č.



150/2018 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 43/2005 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o strategických hlukových mapách a akčných plánoch ochrany pred hlukom v znení nariadenia vlády SR č. 258/2008 Z.z.

### Analýza počtu ovplyvnených obyvateľov v súčasnom stave

#### *Pozemná cestná doprava*

Podľa analýzy počtu ovplyvnených obyvateľov sú najväčšiemu hlukovému zaťaženiu od pozemnej cestnej dopravy vystavení obyvatelia v mestách Trenčín, Považská Bystrica, Dubnica nad Váhom, Prievidza a Púchov.

Podrobné výsledky analýzy pre obce s počtom ovplyvnených obyvateľov väčším než 500 v hlukovom pásme nad 55 dB v nočnej dobe (ukazovateľ  $L_{noc}$ ) sú uvedené v štúdiu Modelovanie hladín hluku, časť 6.1 Analytická časť PUM TSK (EKOLA group, spol. s r.o., jún 2019).

#### *Železničná doprava*

Podľa vyššie uvedených výsledkov možno konštatovať, že s ohľadom na počet ovplyvnených obyvateľov sú najväčšiemu hlukovému zaťaženiu z dopravy po železničných dráhach vystavení obyvatelia v mestách Trenčín, Považská Bystrica, Nové Mesto nad Váhom a Púchov. Podrobné výsledky analýzy pre obce s počtom ovplyvnených obyvateľov väčším než 50 v hlukovom pásme nad 60 dB pre celkové obťažovanie hlukom (ukazovateľ  $L_{dvn}$ ) sú uvedené v štúdiu Modelovanie hladín hluku, časť 6.1 Analytická časť PUM TSK (EKOLA group, spol. s r.o., jún 2019).

### Analýza „hot spots“

Na základe výpočtu hodnôt hluku na fasádach obytných objektov a počtu obyvateľov žijúcich v týchto objektoch boli stanovené prioritné oblasti z hľadiska riešenia nepriaznivej akustickej situácie z pozemnej cestnej dopravy a z dopravy po železničných dráhach pre jednotlivé okresy v Trenčianskom kraji.

V rámci analýzy „hot spots“ boli pre hodnotené územia stanovené vždy dve priority pre ďalšie rozhodovanie o riešení, a to:

- Priorita I (červený odtieň) – vymedzuje územie, v ktorom je prekročená medzná hodnota a súčasne je tu hustota obyvateľov  $\geq 10$  obyvateľov/1 000 m<sup>2</sup>. Riešenie opatrení v tomto území by vzhľadom k vysokej hustote obyvateľstva malo byť prioritné.
- Priorita II (žltý odtieň) – vymedzuje územie, v ktorom je prekročená medzná hodnota a súčasne je hustota obyvateľov  $\geq 3$  obyvateľov a zároveň  $< 10$  obyvateľov/1 000 m<sup>2</sup>.

#### *Pozemná cestná doprava*

Z analýzy „hot spots“ pre pozemnú cestnú dopravu bolo zistených 38 prioritných oblastí (priorita I). Najväčší počet ovplyvnených obyvateľov nad medznou hodnotou v prioritných oblastiach je v mestách Dubnica nad Váhom, Považská Bystrica a Prievidza. Podrobné súhrny a mapové výstupy pre jednotlivé lokality sú súčasťou Modelovanie hladín hluku časť 6.1 Analytická časť PUM TSK (EKOLA group, spol. s r.o., jún 2019).

### *Železničná doprava*

Z analýzy „hot spots“ pre železničnú dopravu bolo zistených celkom 10 prioritných oblastí (priorita I). Najvyšší počet ovplyvnených obyvateľov nad medznou hodnotou v prioritných oblastiach je v mestách Trenčín, Nové Mesto nad Váhom a Dubnica nad Váhom. Podrobné súhrny a mapové výstupy pre jednotlivé lokality sú súčasťou Modelovanie hladín hluku časť 6.1 Analytická časť PUM TSK (EKOLA group, spol. s r.o., jún 2019).

Vyhodnotenie pravdepodobných významných vplyvov predkladaného dokumentu na hlukovú situáciu je súčasťou kap. IV. tejto správy o hodnotení.

### **III. 1. 1. 4. Voda**

#### ***Ochrana vôd***

Základný dokument v oblasti ochrany povrchových aj podzemných vôd predstavuje zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov. V zákone sú implementované všetky právne akty, vrátane 15 smerníc európskych spoločenstiev a európskej únie v oblasti vôd. Ďalším dôležitým dokumentom je zákon č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

V Trenčianskom kraji sa nachádzajú dve Chránené vodohospodárske oblasti v zmysle zákona č. 305/2018 Z. z., ide o CHVO Strážovské vrchy a CHVO Beskydy a Javorníky, ktoré sa nachádzajú v severnej časti územia a tvoria 24 % rozlohy Trenčianskeho kraja. Situovanie CHVO Strážovské vrchy a CHVO Beskydy a Javorníky je zrejme z výkresu č. 2.2 v prílohe č. 2.

Na území Trenčianskeho kraja sa takisto nachádzajú ochranné pásma vodárenských zdrojov v zmysle § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov.

Všetky charakteristiky týkajúce sa ochrany vôd na území Trenčianskeho kraja sú uvedené v samostatnej podkapitole 2.6.

#### ***Hydroológia, hydrogeológia***

Územie Trenčianskeho kraja patrí z hľadiska hydrologického členenia do povodia Dunaja, v rámci čiastkových povodií do povodia Váhu a len malá časť v okrese Myjava do povodia Moravy. Čiastkové povodie Váhu sa v riešenom území člení na základné povodia:

- 4-21-07 Váh od ústia Rajčanky po odbočenie Nosického kanála,
- 4-21-08 Váh od odbočenia Nosického kanála po jeho ústie,
- 4-21-09 Váh od ústia Nosického kanála po odbočenie Biskupického kanála,
- 4-21-11 Nitra po ústie Bebravy (vrátane).

V rámci čiastkového povodia Moravy zasahuje riešené územie do základného povodia:

- 4-13-03 Morava od ústia Myjavy (vrátane) po ústie Dyje.

Najvýznamnejšiu oblasť z hľadiska tvorby zásoby podzemných vôd v Trenčianskom kraji predstavuje údolná niva Váhu. Vodárenské zdroje podzemných vôd využívané na hromadné zásobovanie pitnou vodou v okresoch Považská Bystrica, Púchov a Ilava sa nachádzajú prevažne vo vymedzených

vodohospodárskych oblastiach zasahujúcich do pohorí Strážovské a Súľovské vrchy, Javorníky a Biele Karpaty. Najvýznamnejšie pramene s vysokou výdatnosťou vystupujú v širšom okolí obce Pružina, Domaniža, Domanižanská Lehota a Sádочné a v Manínskej tiesňave. Tieto vodárenské zdroje majú dominantný význam pre zásobovanie najväčších skupinových vodovodov Pružina-Púchov-Dubnica a skupinových vodovodov Považská Bystrica.

### ***Povrchové vody***

Základnú hydrologickú sieť územia Trenčianskeho kraja tvoria rieky:

Váh (okresy Považská Bystrica, Púchov, Trenčín, Ilava a Nové Mesto nad Váhom),

Nitra (okresy Prievidza a Partizánske),

Myjava (okres Myjava).

Z ďalších významnejších vodných tokov na území Trenčianskeho kraja možno uviesť toky Vlára, Nitrica, Handlovka, Jablonka, Bebrava – Radiša, Súčanka, Drietomica, Dubová a ďalšie.

Na území Trenčianskeho kraja sa nachádza viacero veľkých vodných nádrží (nad 1 mil. m<sup>3</sup>) – napr. Nosice, Dubník II, Veľké Uherce, Dolné Kočkovce, vodná nádrž Prusy, Nitrianske Rudno, Trenčianske Biskupice a aj malých vodných nádrží (do 1 mil. m<sup>3</sup>) – napr. Brestovec, Myjava, Stará Myjava a ďalšie.

### ***Podzemné vody***

Územie Trenčianskeho kraja je pomerne bohaté na minerálne a termálne zdroje; v súčasnosti je ich registrovaných 231 – z toho: 111 vrtov, 98 prameňov, 19 studní a 3 pisciny. Nachádzajú sa na území všetkých okresov kraja, okrem okresov Myjava a Ilava, a to v nasledujúcich počtoch: Trenčín – 108, Prievidza – 46, Púchov – 36, Partizánske – 14, Považská Bystrica – 11, Nové Mesto nad Váhom – 11, Bánovce nad Bebravou – 5.

Minerálne vody (pramene) sa využívajú na pitné účely na miestnej úrovni (napr. Chocholná, Selec, Soblahov). Osobitnú skupinu medzi minerálnymi vodami predstavujú prírodné liečivé vody, ktoré sa využívajú na balneoterapeutické účely v prírodných liečebných kúpeľoch – Bojnice, Nimnica a Trenčianske Teplice ako aj prírodné minerálne vody v lokalitách Lúka, Mníchova Lehota a Trenčianske Mitice, ktoré sa využívajú na plnenie do spotrebiteľského balenia v plniarňach minerálnych vôd a následnú distribúciu do verejnej obchodnej siete. Geotermálne vody sa využívajú ako zdroj energie v poľnohospodárstve a tiež v cestovnom ruchu (napr. Bánovce nad Bebravou, Malé Bielice, Partizánske, Chalmová).

Znečistenie podzemných vôd pochádza z infiltrácie povrchových vôd do riečnych sedimentov, z priemyselných hnojív, znečistených zrážkových vôd, skládok odpadov, priemyselných a odpadových vôd mestských a sídelných aglomerácií a poľnohospodárstva. Pri celkovom zhodnotení hodnôt dochádza celkovo k zvýšeniu železa, mangánu, dusičnanov, chloridov a niektorých stopových prvkov.

### **Kvartérne útvary**

Oblasť Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Váhu, Nitry a ich prítokov južnej časti oblasti povodia Váh (SK1000400P) zasahuje do Trenčianskeho kraja svojimi severnými výbežkami. Podzemné vody sú tu ovplyvňované antropogénnou činnosťou vo všetkých častiach útvaru. V rámci základných fyzikálno-chemických ukazovateľov sa najviac vyskytuje zvýšená koncentrácia mangánu, a to najmä v Novákoch a Prievidzi. Železo taktiež prekračuje limitné hodnoty vo viacerých objektoch. V

rámci oblasti je najviac znečistená oblasť Prievidze, kde sa vyskytujú zvýšené koncentrácie arzénu, železa, mangánu, naftalénu a amónneho iónu.

Medzivrnné podzemné vody kvartérnych náplavov Váhu a jeho prítokov severnej časti oblasti povodia Váh (SK1000500P) sú ovplyvňované antropogénnou činnosťou najmä aglomeráciou Trenčín. V skupine základných fyzikálno-chemických ukazovateľov sa dokumentuje prekročenie koncentrácie dusičnanov v oblasti Veľké Bierovce, chloridov, železa v oblasti Púchov a mangánu v oblasti Dubnica. V rámci polycyklických aromatických uhľovodíkov sa v území vyskytujú zvýšené koncentrácie naftalénu vo Veľkých Bierovciach, Savčine a Horovciach.

#### Predkvartérne vodné útvary

V rámci požiadaviek Rámcovej smernice o vodách bolo na Slovensku vymedzených 59 predkvartérnych vodných útvarov. Na území Trenčianskeho kraja sa nachádza alebo zasahuje 16 predkvartérnych útvarov. Na základe zhodnotenia kvality podzemných vôd za rok 2015 možno skonštatovať, že kvalita podzemných vôd v riešenom území je dobrá, až na prekročenia limitných koncentrácií prevažne železa, mangánu, dusičnanov a arzénu (Kvalita podzemných vôd na Slovensku, SHMÚ 2016).

### **III. 1. 1. 5. Pôda**

Ochrana poľnohospodárskej pôdy je stanovená v zákone č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

V Trenčianskom kraji sa vyskytujú pôdy zaradené do všetkých kvalitatívnych skupín, pričom najväčšie zastúpenie majú pôdy skupín č. 9 (25 %), č. 6 (21 %). V riešenom území Trenčianskeho kraja sa nachádzajú chránené pôdy, teda pôdy 1. až 4. kvalitatívnej skupiny, ktoré tvoria 17 % v rámci poľnohospodárskej pôdy. V rámci okresov sa najviac chránených pôd nachádza v okresoch Partizánske (45 %), Nové Mesto nad Váhom (37 %) a Bánovce nad Bebravou (21 %).

Na území Trenčianskeho kraja sa okrem kultizeme, slanísk, slancov a podzolov vyskytujú takmer všetky pôdne typy. Najrozšírenejšími pôdnymi typmi na území Trenčianskeho kraja sú kambizeme, fluvizeme a rendziny. Z pôdných druhov sú najrozšírenejšie stredne ťažké piesočnatohlinité pôdy (71,30 %) a ťažké ílovitohlinité pôdy (18,14 %). Hlboké pôdy zaberajú 46,39 %, pôdy stredne hlboké 23,54 % a pôdy plytké 30,07 % celkovej výmery poľnohospodárskej pôdy.

Podľa údajov Výskumného ústavu pôdozvedectva a ochrany pôd (Informačný servis VÚPOP) je výmera pôd pripadajúca na 1 obyvateľa (m<sup>2</sup>) na území Trenčianskeho kraja nasledujúca:

**Tabuľka 11 Výmera pôd pripadajúca na 1 obyvateľa [m<sup>2</sup>] na území Trenčianskeho kraja**

Okres	Celková výmera	Poľnohosp. pôda	Orná pôda	Lesná pôda	Vodná plocha	Zastavaná plocha
Bánovce nad Bebravou	12032	5041	3655	6249	113	439
Ilava	5837	2122	897	3044	102	311
Myjava	10938	6361	3720	3630	74	607
Nové Mesto nad Váhom	9003	4558	2851	3395	143	499
Partizánske	6219	2899	2387	2792	82	333
Považská Bystrica	7109	2012	615	4426	159	373
Prievidza	6834	2523	1000	3755	60	321

Okres	Celková výmera	Poľnohosp. pôda	Orná pôda	Lesná pôda	Vodná plocha	Zastavaná plocha
Púchov	8214	3017	806	4288	164	458
Trenčín	5942	2563	1406	2684	95	339
<b>Trenčiansky kraj</b>	<b>7460</b>	<b>3086</b>	<b>1629</b>	<b>3655</b>	<b>105</b>	<b>383</b>

Zdroj: <http://www.vupop.sk/>

Štatisticky pripadá na Slovensku na jedného obyvateľa 9 115 m<sup>2</sup>, z čoho poľnohospodárska pôda predstavuje 4 518 m<sup>2</sup> (orná pôda 2653 m<sup>2</sup>), lesná pôda 3 731 m<sup>2</sup>, vodná plocha 173 m<sup>2</sup>, zastavaná a ostatná plocha 692 m<sup>2</sup>.

### III. 1. 1. 6. Horninové prostredia

#### **Geomorfológia a geológia**

Trenčiansky samosprávny kraj je z geomorfologického hľadiska súčasťou Alpsko-himalájskej geomorfologickej sústavy, podsústavy Karpaty a Panónska panva.

Povrch Trenčianskeho kraja je pomerne členitý s prevahou nížinného a pahorkatinového reliéfu s prechodom do kotlinového a kotlinovo-pahorkatinového až vrchovinového reliéfu. Z hľadiska typologického ide o proluviálno-fluviálny reliéf, sedimentový fluviálno-denudačný reliéf a fluviálne rezaný rázsochový reliéf.

Severozápadnú a severnú hranicu kraja tvoria Myjavská pahorkatina, Biele Karpaty a Javorníky. Pod týmito pohoriami ležia kotliny Považského podolia. V strednej časti Trenčianskeho kraja sa nachádzajú Strážovské vrchy, ktoré prechádzajú do Považského Inovca. Zo západnej časti kraja sa pohoria zvažujú k Považskému podoliu a z východnej strany do Podunajskej pahorkatiny a Nitrianskej nivy. Zo severnej strany Strážovské vrchy pokračujú Súľovskými vrchmi a Lúčanskou Fatrou. Východnú časť kraja tvorí Hornonitrianska kotlina, ktorá na juhozápade prechádza do Nitrianskej nivy. Kotliny obklopujú z juhu predhoria a výšiny Tribeča a Vtáčnika, severnejšie Kremnické hory a Žiar a zo Strážovských vrchov do stredu kotliny vybiehajú výšiny Malej Magury. Najvyšším bodom územia Trenčianskeho kraja je vrch Vtáčnik (1 346 m n. m.), najnižšie položeným miestom Horná Streda (166 m n. m.).

Podľa mapy Regionálne geologické členenie Západných Karpát a severných výbežkov Panónskej panvy na území ČR sa na stavbe územia Trenčianskeho kraja podieľajú tieto regionálno-geologické jednotky:

- jadrové pohoria (Malé Karpaty, Strážovské vrchy, Považský Inovec, Tribeč, Žiar);
- vnútrokarpatský paleogén (paleogén Strážovských vrchov);
- vnútrohorské panvy a kotliny (Bánovská kotlina, Blatnianska priehlbina, Trenčianska kotlina, Ilavská kotlina, Hornonitrianska kotlina, Handlovská kotlina);
- flyšové pásmo (magurský flyš – bielokarpatský, bystrický a račiansky);
- bradlové pásmo a pribradlová oblasť (podbrančsko-trenčiansky úsek, Myjavská pahorkatina, púchovský úsek);
- neovulkanity (vulkanity Vtáčnika a Kremnických vrchov).

### **Radónové riziko**

Pestrá geologická stavba územia Trenčianskeho kraja sa prejavila aj v kategóriách radónového rizika. Nízke radónové riziko bolo zistené na veľkých plochách najmä severných častí okresov Myjava, Nové Mesto nad Váhom, Trenčín, Ilava, Púchov a Považská Bystrica.

Stredný stupeň radónového rizika bol zistený nad horninami Malých Karpát, Považského Inovca, ale aj v údolných polohách rieky Váh od Trenčianskych Bohuslavíc po Sverepec. K územiu so stredným stupňom radónového rizika patrí západná časť okresu Bánovce na Bebravou a severná časť okresu Partizánske, v okrese Prievidza širšie okolie Handlovej.

Vysoké radónové riziko bolo zistené v blízkosti Hôrky nad Váhom, Kočoviec, východne od Brezovej pod Bradlom, južne od Nitrianskeho Pravna, severne od Chvojnice, juhovýchodne od Košeckého Podhradia.

Z celkového počtu 626 referenčných plôch na území kraja bolo vyhodnotených na 240 lokalitách nízke radónové riziko, na 362 stredné a na 24 lokalitách vysoké radónové riziko. Čo sa týka izoplôch radónového rizika v jednotlivých geologických štruktúrach, nízke riziko je na 36,7 % rozlohy kraja, stredné na 63 % a vysoké radónové riziko na 0,3 % plochy Trenčianskeho kraja.

### **III. 1. 1. 7. Fauna a flóra**

Druhovú ochranu rastlín je upravená § 32, § 33 a § 34 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o ochrane prírody a krajiny“) a vyhláškou MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o ochrane prírody a krajiny.

Druhovú ochranu živočíchov je upravená § 32, § 33 a § 35 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o ochrane prírody a krajiny“) a vyhláškou MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o ochrane prírody a krajiny.

Z fytoгенетického hľadiska najväčšiu časť územia kraja tvorí obvod predkarpatskej flóry (*Preacarpaticum*), do ktorého od juhu zasahujú výbežky obvodu eupanónskej xerotermej flóry (*Eupannonicum*), od severovýchodu okrajovo obvod flóry centrálnych Karpát (*Eucarpaticum*) a od západu obvod západobeskydskej flóry (*Beschidicum occidentale*).

Stretávajú a prelínajú sa tu teplomilné floristické elementy (panónske, mediteránne, submediteránne) s karpatskými horskými prvkami, často dealpínskeho a demontánneho charakteru, s bohatým zastúpením endemitov. Mnohé druhy v oblasti fytoгеографických rozhraní dosahujú okraje svojho areálu v tejto časti Slovenska, napr. severná hranica výskytu druhov: hlaváčik jarný, poniklec veľkokvetý, južná hranica výskytu druhov: soldanelka karpatská, mliečivec alpínsky. Floristické a vegetačné pomery územia kraja sú vzhľadom na prírodné pomery veľmi pestré so značným výskytom vzácnych a ohrozených druhov a spoločenstiev.

Medzi kriticky ohrozené druhy flóry v území Trenčianskeho kraja patria:

- Kúkoľ poľný (*Agrostemma githago*)
- Sitina pošvatá (*Juncus subnodulosus*)
- Ľan chlpatý hladkastý (*Linum hirsutum subsp. glabrescens*)
- Rumenica Visianiho (*Onosma visianii*)
- Hadivka obyčajná (*Ophioglossum vulgatum*)

- Hmyzovník včelí (*Ophrys apifera*)
- Hmyzovník čmeľovitý Holubyho (*Ophrys holosericea subsp. holubyana*)
- Všivec chochlatý pravý (*Pedicularis comosa subsp. comosa*)

Zo zoogeografického hľadiska patrí riešené územie do zóny stepí (zona tesquorum) eurosibírskej podoblasti, príslušné pohoria do zóny listnatých hájov (zona nemorum) eurosibírskej podoblasti. Stepné elementy prenikli a prenikajú aj do xerothermných biotopov pohorí. Zväčša ide o biotopy ovplyvnené antropogénnou činnosťou.

Z chránených rodov a druhov sa tu vyskytujú napr. askalafus (*Ascalaphus*), cikáda viničná (*Tibicen haematodes*), modlivka zelená (*Mantis religiosa*), pestroň vlkovcový (*Zerynthia polyxena*), jašterica zelená (*Lacerta viridis*), včelárík zlatý (*Merops apiaster*) a stovky ďalších vzácnych a ohrozených druhov.

Spomedzi typicky horských druhov reprezentujú napr. jasone (*Parnassius*), fuzáč alpský (*Rosalia alpina*), mlok karpatský (*Triturus montandonii*), salamandra škvrnitá (*Salamandra salamandra*), piskor vrchovský (*Sorex alpinus*), myšovka vrchovská (*Sicista betulina*), netopiere (*Vespertiliidae*), rys ostrovid (*Lynx lynx*).

Najčastejšie vyskytujúcim sa zástupcom fauny v kraji je jelenia, srnčia a diviacia zver. Vyskytuje sa tu aj introdukovaná zver – muflón a daniel. V kraji má zastúpenie i najväčšia šelma – medveď hnedý (*Ursus arctos*), a to na území Strážovských vrchov, Javorníkov, Bielych Karpát a Žiaru, kde prechádza až do oblasti Vršatca, preniká aj do pohoria Vtáčnik a sporadicky sa vyskytuje aj na území Považského Inovca.

V posledných rokoch je zaznamenaný aj zvýšený výskyt vlka obyčajného (*Canis lupus*), hlavne migrujúcich svoriek z Bielych Karpát do Malých Karpát.

V okolí horného toku Nitry, Tužinky, Chvojnice a Nitrice boli pozorované jedna až dve rodiny vydry riečnej (*Lutra lutra*). V blízkosti Brezovej pod Bradlom je zaznamenaný výskyt bobra vodného (*Castor fiber*).

Zo známejších druhov chráneného vtáctva na území kraja v oblasti Strážovských vrchov hniezdia 1 až 2 páry sokola rároha (*Falco Cherrug*). Na území Vtáčnika bol pozorovaný výskyt sokola sťahovavého (*Falco peregrinus*), niekoľko párov orla kriklávého (*Aquila pomarina*) v oblasti Vtáčnika a Strážovských vrchov. Z územia Malej Fatry do Strážovských vrchov prelietava a vytvára prvé hniezdiská aj orol skalný (*Aquila chrysaetos*). Ako jeden z kriticky ohrozených druhov žije v kraji tetrov hlucháň (*Tetrao urogallus*), ktorý je sporadicky pozorovaný na odľahlých miestach pohorí, väčšinou však len jedince samičieho pohlavia. V pohorí Tríbeč a Považský Inovec je pozorovaný výskyt 1 až 3 párov orla kráľovského (*Aquila heliaca*). Na území kraja je zaznamenaný aj výskyt výra skalného (*Bubo bubo*).

V Trenčianskom kraji je významná aj ichtyofauna, hlavne v horných úsekoch jednotlivých tokov. Z najvýznamnejších druhov rýb je vzácny výskyt hlavátky podunajskej (*Hucho hucho*) na rieke Váh na úseku Trenčín-Kočkovce a v povodí rieky Nitry.

### **III. 1. 1. 8. Krajina**

Západnú hranicu Trenčianskeho kraja tvorí štátna hranica s Českou republikou, ktorá klasifikuje tento región ako prihraničný. Na severovýchode susedí Trenčiansky kraj so Žilinským krajom, na juhovýchode s Banskobystrickým krajom a na juhu s Nitrianskym a Trnavským krajom.

Z hľadiska geomorfológie je územie Trenčianskeho kraja pomerne členité. Pozdĺž hraníc s Českou republikou sa rozprestierajú Biele Karpaty. Z juhu do tejto západnej časti zasahuje Myjavská

pahorkatina a Malé Karpaty, na severe Javorníky. Pod týmito pohoriami sa rozkladajú jednotlivé kotliny Považského podolia. Táto niva Váhu tvorí centrálnu časť osídlenia.

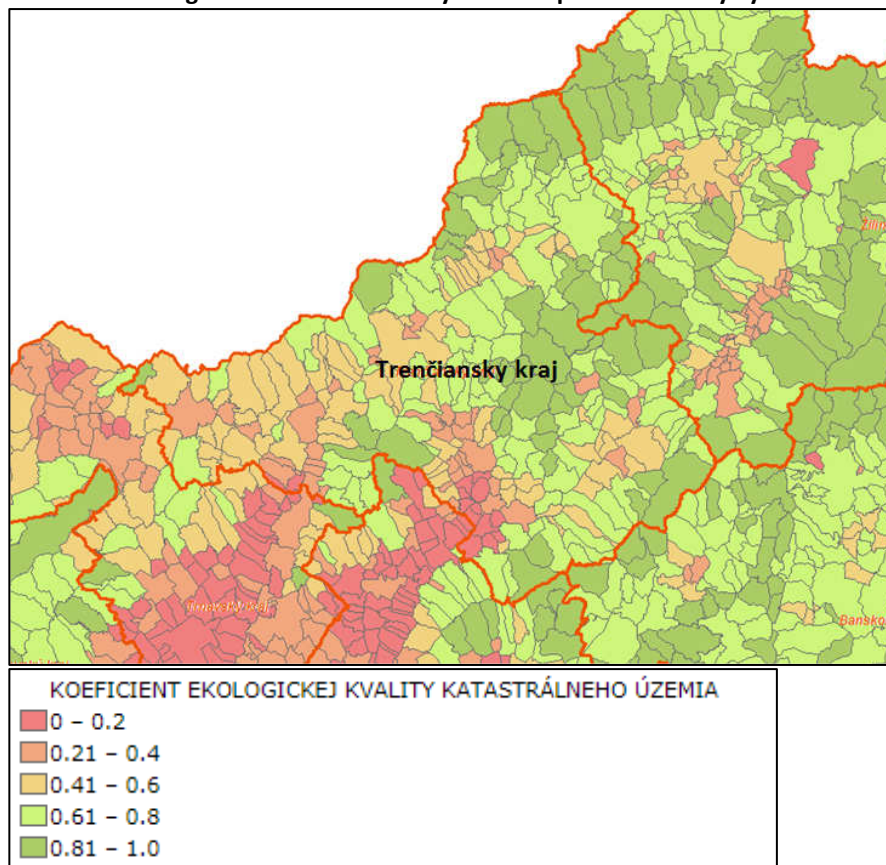
Strednú časť riešeného územia vyplňajú Strážovské vrchy, ktoré v južnej časti prechádzajú do Považského Inovca. Zo západnej časti sa pohoria zvažujú k Považskému podoliu a z východnej strany do Podunajskej pahorkatiny, Nitrianskej nivy, ktorá tvorí predovšetkým územie okresu Bánovce nad Bebravou a časť okresu Partizánske. Zo severnej časti Strážovské vrchy pokračujú pohorím Súľovské vrchy a Lúčanská Fatra.

Východnú časť Trenčianskeho kraja tvorí uzavretá medzihorská Hornonitrianska kotlina, ktorá na juhozápade prechádza údolím Nítry do Nitrianskej nivy. Kotliny obklopujú z juhu predhoria a výšiny Tríbeča a Vtáčnika, severnejšie Kremnické hory a Žiar a zo Strážovských vrchov do stredu kotliny vybiehajú výšiny Malej Magury, ktorá oddeľuje horný tok Nítry od jej prítoku Nitrice.

Nasledujúca mapa sa venuje ekologickej kvalite územia. Mapa odráža významné rozdiely v stave životného prostredia v nížinných, pahorkatinných a horských oblastiach v prospech horských oblastí.

Z obrázku je zrejmé, že na základe koeficientu ekologickej kvality územia (podľa nižšie uvedenej stupnice hodnotenia je územie s hodnotou 0,0 najmenej hodnotné a územie s hodnotou 1,0 najviac hodnotné) výrazne hodnotnejšie územie sa nachádza skôr vo východnej polovici územia Trenčianskeho kraja – čo korešponduje s výskytom Strážovských vrchov a Javorníkov. Pri hranici s ČR hodnotné územie tvoria Biele Karpaty a na juhozápade územia Považský Inovec.

**Obrázok 2 Ekologická kvalita katastrálnych území podľa štruktúry využitia**



Zdroj: Atlas krajiny SR, 2016



**III. 1. 1. 9. Odpady**

Od roku 1993 sú v Slovenskej republike v súlade so štátnou environmentálnou politikou pre potreby definovania úloh strategického a koncepcného rozvoja odpadového hospodárstva z úrovne štátu vypracovávané Programy odpadového hospodárstva Slovenskej republiky (POH SR). Posledný POH SR je spracovaný na roky 2016 – 2020, schválený uznesením vlády SR č. 562 zo dňa 14. 10. 2015.

Program odpadového hospodárstva Trenčianskeho kraja sa vydáva na obdobie 5 rokov, t.j. na roky 2016 – 2020, pričom musí byť v súlade s Programom odpadového hospodárstva SR na roky 2016 – 2020. Predstavuje koncepcný dokument odpadového hospodárstva v Trenčianskom kraji pre toto obdobie a je východiskovým dokumentom pre spracovanie programov odpadového hospodárstva na roky 2016 – 2020 pre obce a pôvodcov odpadov v kraji.

Ciele a opatrenia v záväznej časti programu kraja sú v súlade s hierarchiou odpadového hospodárstva v zmysle § 6 zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov a článku 4 Smernice Európskeho parlamentu a rady 2008/98/ES z 19. novembra 2008 o odpade a o zrušení určitých smerníc zamerané na: a) predchádzanie vzniku odpadov, b) prípravu na ich opätovné použitie, c) recykláciu, d) iné zhodnocovanie, napr. energetické zhodnocovanie odpadov, e) zneškodňovanie odpadov.

Z porovnania vzniku odpadov na území Trenčianskeho kraja podľa okresov za rok 2014 vyplýva, že najviac ostatných odpadov vzniká v okrese Prievidza a najmenej v okrese Partizánske. Najviac nebezpečných odpadov vzniklo v okrese Trenčín a Nové Mesto nad Váhom a najmenej v okrese Partizánske. Čo sa týka komunálneho odpadu, najviac bolo v okrese Prievidza a najmenej v okrese Myjava. Najviac stavebných odpadov vzniklo v okrese Nové Mesto nad Váhom a najmenej v okrese Bánovce nad Bebravou.

**Tabuľka 12 Vznik odpadov podľa okresov za rok 2014 (t/rok)**

Okres	Ostatné odpady (O)	Nebezpečné odpady (N)	Komunálne odpady	Stavebné odpady
Bánovce nad Bebravou	9808,5	848,6	11571,25	1766,3
Ilava	27905,8	853,2	19819,60	10775,91
Myjava	53982,9	789,6	9345,74	44481,03
Nové Mesto nad Váhom	61143,4	7364,0	23377,56	210842,13
Partizánske	9030,8	332,6	15779,03	4162,7
Považská Bystrica	125027,4	5128,2	15779,03	7572,72
Prievidza	484175,5	3885,5	47165,90	58993,2
Púchov	245848,8	6517,0	13710,17	32297,58
Trenčín	346566,3	7457,9	42909,77	345358,05
<b>Trenčiansky kraj</b>	<b>1363489,4</b>	<b>33176,6</b>	<b>199458,05</b>	<b>716249,62</b>

**Zdroj: Program odpadového hospodárstva Trenčianskeho kraja na roky 2016 – 2020**

Podľa Programu odpadového hospodárstva Trenčianskeho kraja na roky 2016 – 2020 je zrejmé, že skládokovanie odpadov je naďalej najpoužívanejším spôsobom nakladania s odpadmi v Trenčianskom kraji. Na území Trenčianskeho kraja je 13 prevádzkovaných skládok odpadov, z toho je 11 skládok určených pre odpad, ktorý nie je nebezpečný (ostatný), 1 skládka odpadov na nebezpečný odpad

(BORINA EKOS, s.r.o. – Livinské Opatovce) a 1 skládka odpadov na inertný odpad (Slovenské elektrárne a.s. – Zemianske Kostolany).

**Tabuľka 13 Počet skládok v kraji k 31. 12. 2017**

Okres	Skládka odpadov na inertný odpad	Skládka odpadov na odpad, ktorý nie je nebezpečný	Skládka na NO
Bánovce nad Bebravou	0	1	0
Ilava	0	2	0
Myjava	0	1	0
Partizánske	0	2	1
Považská Bystrica	0	1	0
Prievidza	1	3	0
Púchov	0	1	0
<b>Trenčiansky kraj</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>1</b>

Zdroj: <http://www.minzp.sk>

Hlavným cieľom odpadového hospodárstva Trenčianskeho kraja do roku 2020 je minimalizácia negatívnych účinkov vzniku a nakladania s odpadmi na zdravie ľudí a životné prostredie.

Opatrenia na dosiahnutie hlavného cieľa odpadového hospodárstva týkajúce sa okrajovo aj dopravy sú:

- zavedenie do praxe princíp rozšírenej zodpovednosti výrobcov pre nasledovné vyhradené výrobky – elektrozariadenia, batérie a akumulátory, obaly, vozidlá, pneumatiky a neobalové výrobky,
- zvýšenie recyklácie stavebných odpadov a odpadov z demolácií, vrátane spätného zasypávania odpadom z bezpečných konštrukcií a sutí z demolácií ako náhrady za iné materiály, bez využívania prirodzene sa vyskytujúceho materiálu definovaného v kategórii 17 05 04 v zozname odpadov, najmenej na 70 % podľa hmotnosti.

### **Environmentálne záťaž**

V rámci projektu „Systematická identifikácia environmentálnych záťaží“, ktorý realizovala SAŽP v rokoch 2006–2008, bolo na území Slovenskej republiky 317 skládok, ktoré boli v prevádzke v období 1992–2000, zaradených do registra environmentálnych záťaží, ktorý je súčasťou Informačného systému environmentálnych záťaží.

Podľa výpisu z Informačného systému environmentálnych záťaží sú na území Trenčianskeho kraja evidované nasledujúce environmentálne záťaž.

**Tabuľka 14 Prehľad evidovaných environmentálnych záťaží na území Trenčianskeho kraja**

Okres	Pravdepodobná environmentálna záťaž	Potvrdená environmentálna záťaž	Sanovaná/rekultivovaná lokalita
Bánovce nad Bebravou	2	2	2
Ilava	12	0	2
Myjava	6	1	4
Nové Mesto nad Váhom	10	6	10
Partizánske	4	2	5

## Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Okres	Pravdepodobná environmentálna záťaž	Potvrdená environmentálna záťaž	Sanovaná/rekultivovaná lokalita
Považská Bystrica	10	2	2
Prievidza	7	12	19
Púchov	4	4	10
Trenčín	18	4	8

Zdroj: <https://envirozataze.enviroportal.sk/>

V súvislosti s dopravnou infraštruktúrou z vyššie uvedených evidovaných environmentálnych záťaží na území Trenčianskeho kraja možno spomenúť nasledujúce:

- na území okresu Bánovce nad Bebravou: BN (003) / Bánovce nad Bebravou — ZŠ – železničné depo a stanica,
- na území okresu Ilava: IL (008) / Ilava – SAD – skladovanie a distribúcia palív, garáže a parkoviská autobusovej a nákladnej dopravy,
- na území okresu Prievidza: PD (010) / Prievidza – rušňové depo – nádrže – železničné depo a stanica,
- na území okresu Púchov: PU (006) / Púchov - ČS PHM Streženická cesta – čerpacia stanica PHM, PU (007) / Púchov – DEPO — železničné depo a stanica a PU (003) / Lednické Rovne – ČS PHM- čerpacia stanica PHM,
- na území okresu Trenčín: TN (012) / Trenčianska Teplá – rušňové depo — železničné depo a stanica, TN (018) / Trenčín – ČS PHM Trenčín - Záblatie — čerpacia stanica PHM, TN (019) / Trenčín – Letecké opravovne – letecké opravovne a TN (020) / Trenčín – PaMDiesel – čerpacia stanica PHM.

V Akčnom pláne transformácie uhoľného regiónu Horná Nitra (schválený uznesením Vlády SR č. 580 z 12. 12. 2018) boli ďalej z hľadiska environmentálnych záťaží definovaných podľa zákona č. 569/2007 Z. z. o geologických prácach (geologický zákon) v regióne hornej Nitry evidované v Informačnom systéme environmentálnych záťaží nasledovné environmentálne záťaže súvisiace s ťažbou uhlia a výrobou energií z uhlia.

Tabuľka 15 Prehľad evidovaných environmentálnych záťaží na území okresu Prievidza

Názov environmentálnej záťaže	Register	Identifikátor	Obec	Spoločnosť	Poznámka
PD (002) / Bystričany - ENO - dočasné odkalisko	Register B a C	SK/EZ/PD/623	Bystričany	ENO	Dočasné odkalisko popolčeka, sanované, monitoruje sa
PD (012) / Prievidza - V. Lehôtka - halda bane Cigeľ	Register A	SK/EZ/PD/633	Prievidza	HBP	Pravdepodobná environmentálna záťaž
PD (014) / Zemianske Kostolany - ENO - pôvodné odkalisko	Register B a C	SK/EZ/PD/635	Zemianske Kostolany	ENO	Pôvodné odkalisko popolčeka, sanované, monitoruje sa
PD (005) / Handlová - skládka popolovín	Register C	SK/EZ/PD/1406	Handlová	ENO	Skládka popolovín, rekultivovaná, monitoruje sa

Názov environmentálnej záťaže	Register	Identifikátor	Obec	Spoločnosť	Poznámka
PD (1865) / Zemianske Kostoľany - ENO - výhrevňa lokomotív	Register C	SK/EZ/PD/1865	Zemianske Kostoľany	ENO	Kontaminácia ropnými látkami v priestore výhrevne lokomotív, sanovaná
PD (1956) / Zemianske Kostoľany - ENO blok A	Register B	SK/EZ/PD/1956	Zemianske Kostoľany	ENO	Kontaminácia ropnými látkami v priestore mazutového hospodárstva
PD (1957) / Zemianske Kostoľany - ENO blok B	Register B a C	SK/EZ/PD/1957	Zemianske Kostoľany	ENO	Kontaminácia ropnými látkami v priestore mazutového hospodárstva, sanovaná
PD (1972) / Zemianske Kostoľany - Filtračná stanica	Register B a C	SK/EZ/PD/1972	Zemianske Kostoľany	ENO	Kontaminácia ropnými látkami v priestore filtračnej stanice, sanovaná
PD (1973) / Zemianske Kostoľany - Rozvodne A, B, C	Register B	SK/EZ/PD/1973	Zemianske Kostoľany	ENO	Kontaminácia ropnými látkami v priestore Rozvodní A, B, C
PD (1996) / Zemianske Kostoľany - Zemiansky potok - znečistenie brehu a koryta	Register B	SK/EZ/PD/1996	Zemianske Kostoľany	ENO	Výrazné nánosy reliktov popola na dne a predovšetkým na brehoch Zemianskeho potoka

Zdroj: <https://envirozataze.enviroportal.sk/>

### III. 1. 2. Pravdepodobný vývoj územia, ak sa strategický dokument nebude realizovať

Ak by sa strategický dokument Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja nerealizoval, nepodarilo by sa na územie Trenčianskeho kraja naplniť potenciál v podobe mobility ľudí v regiónoch.

Dá sa predpokladať, že by bez naplnenia PUM TSK došlo k realizácii niektorých stavieb zo zásobníka projektov, ktoré sú už v súčasnej dobe obsiahnuté v existujúcich strategických dokumentoch – napr. Územný plán veľkého územného celku TSK (4/1998) vrátane jeho aktualizácií: Zmeny a doplnky ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja č. 3/2018. Niektoré stavby sú v súčasnom stave v pokročilom stupni projektových príprav.

Bez realizácie PUM TSK však nie je možné predpokladať komplexné riešenie dopravy na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni v podobe dôrazu na verejnú osobnú a nemotorovú dopravu a na účinné využitie nových technológií inteligentných dopravných systémov s cieľom zabezpečiť environmentálne a finančne prijateľnú dopravu rešpektujúcu základné princípy udržateľnej mobility.

Nerealizácia PUM TSK by tak mala potenciálne negatívne vplyvy najmä na ovzdušie, klímu, hlukovú situáciu a verejné zdravie obyvateľov (pozri bližší popis nižšie). Pri ostatných zložkách životného

prostredia nie je možné predpokladať významné zmeny oproti súčasným a obecné predpokladaným trendom vývoja.

### **Ovzdušie**

Z hľadiska ovzdušia by bez vykonania koncepcie na budúci vývoj kraja pôsobili tieto hlavné protichodné faktory:

- postupná modernizácia vozového parku smerujúca k znižovaniu výfukových emisií (rozvoj elektromobility a používanie alternatívnych palív sa môže vo väčšej miere na emisiách pozitívne prejavíť až v ďalšom časovom horizonte),
- postupný nárast intenzít dopravy na existujúcich cestných komunikáciách povedie k nárastu emisií z cestnej dopravy.

V rámci štúdie Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r.o., február 2020), ktorá je prílohou č. 6.2 Návrhovej časti PUM TSK, boli vyhodnotenú nulové varianty („do nothing“), čiže varianty vývoja emisií znečisťujúcich látok z cestnej dopravy bez realizácie koncepcie PUM TSK pre jednotlivé výhľadové horizonty 2025, 2030, 2040 a 2050.

V štúdiu boli hodnotené hmotnostné toky a emisné hustoty nasledujúcich polutantov: suspendované častice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, benzo[a]pyrén, NO<sub>x</sub>, NMVOC (prchavé organické látky s výnimkou metánu), CO.

Na základe vyhodnotenia je zrejmé, že v priebehu jednotlivých výhľadových horizontov dochádza k celkovému nárastu emisií z automobilovej dopravy. Dominantnou príčinou tohto očakávaného vývoja je všeobecný postupný medziročný nárast intenzít automobilovej dopravy.

Ako problematické z pohľadu emisnej záťaže z dopravy boli v stavoch bez realizácie koncepcie vymedzené nasledujúce lokality: Prievidza, úsek Trenčianske Biskupice - centrum Trenčína a taktiež východná časť mesta, Považská Bystrica – centrum, Púchov, Dubnica nad Váhom, Nové Mesto nad Váhom, Myjava a Bánovce nad Bebravou. Identifikované lokality s najvyššou kumuláciou dopravných emisií sú rôzne v prípade suspendovaných častíc a ostatných znečisťujúcich látok. Pri suspendovaných časticiach ide o miesta v okolí priemyselných areálov obsluhovaných ťažkou nákladnou dopravou, zatiaľ čo v prípade iných látok sa v najviac exponovaných lokalitách významne prejavuje aj vplyv osobnej automobilovej dopravy.

### **Hluk**

Obdobne ako pri ovzduší by z hľadiska hlukovej záťaže bez vykonania koncepcie na budúci vývoj kraja pôsobili tieto hlavné protichodné faktory:

- postupná modernizácia a tlak na výrobcov smerujúca k znižovaniu hlukových emisií vozidiel (rozvoj elektromobility), vývoj nízkošlukových pneumatík a nízkošlukových povrchov ciest sa môže vo väčšej miere prejavíť pozitívne v dlhšom časovom horizonte,
- postupný nárast intenzít dopravy na existujúcich cestných komunikáciách povedie k nárastu hluku z pozemnej cestnej dopravy.

Pre účely Analytickej časti PUM TSK bola spracovaná samostatná štúdia Modelovanie hladín hluku (EKOLA group, spol. s r.o., jún 2019), ktorá je časťou č. 6.1 Analytickej časti PUM TSK, v ktorej boli identifikované problematické miesta z hľadiska zaťaženia hlukom z pozemnej cestnej dopravy a z dopravy po železničných dráhach. Bez realizácie koncepcie PUM TSK je možné očakávať prehlbovanie

problémov v identifikovaných „hot spots“. V oblasti pozemnej cestnej dopravy ide najmä o mestá Dubnica nad Váhom, Považská Bystrica a Prievidza, v oblasti železničnej dopravy ide hlavne o mestá Trenčín, Nové Mesto nad Váhom a Dubnica nad Váhom.

Trend vývoja hlukovej záťaže z pozemnej cestnej dopravy a z dopravy po železničných dráhach bol vyhodnotený v rámci štúdie Modelovanie hladín hluku (EKOLA group, spol. s r.o., marec 2020), ktorá je prílohou č. 6.1 Návrhovej časti PUM TSK. Z vyhodnotenia vývoja hlukovej záťaže z pozemnej cestnej dopravy je zrejmé, že nulové varianty, resp. stavy bez koncepcie („do nothing“) v horizontoch 2030, 2040 a 2050 sú z pohľadu počtu ovplyvnených obyvateľov nad medznou hodnotou menej priaznivé než aktívne varianty (BAU, ALL) s naplnením koncepcie PUM TSK.

Z vyhodnotenia vývoja hlukovej záťaže z dopravy po železničných dráhach je zrejmé, že nulové varianty, resp. stavy bez koncepcie („do nothing“) sú z pohľadu počtu ovplyvnených obyvateľov nad medznou hodnotou priaznivejšie než aktívne varianty (BAU, ALL) s naplnením koncepcie PUM TSK. Pri stavoch s realizáciou koncepcie PUM sú plánované predovšetkým projekty modernizácie existujúcich železničných tratí, príp. výstavby nových železničných tratí, ktoré majú za cieľ zatraktívniť a zefektívniť hromadnú dopravu. Do výpočtu však nie sú zahrnuté protihlukové opatrenia v podobe protihlukových stien, ktoré môžu byť súčasťou týchto projektov. Protihlukové opatrenia v rámci modernizácie, príp. výstavby nových železničných tratí by mali byť realizované v takom rozsahu, aby boli splnené príslušné legislatívne požiadavky pre hluk.

### ***Klíma***

V súvislosti s Plánom udržateľnej mobility možno pri jeho realizácii obecné predpokladať pozitívny vplyv na klimatické zmeny, keďže plánovanie trvale udržateľnej mobility je jedným zo spôsobov ako reagovať na nežiadúce klimatické zmeny. Bez realizácie navrhnutých opatrení v rámci PUM je množné očakávať naďalej postupné zhoršovanie klímy v dopravne najviac exponovaných lokalitách.

V rámci štúdie Modelovanie úrovne emisií, ktorá je prílohou č. 6.2 Návrhovej časti PUM TSK, bol vyhodnotený predpokladaný vývoj emisií CO<sub>2</sub> pre jednotlivé výhľadové horizonty 2025, 2030, 2040 a 2050 pri nerealizácii PUM TSK – nulový variant („do nothing“). Tak ako pri ostatných posudzovaných polutantoch bol zaznamenaný postupný nárast emisií CO<sub>2</sub> v priebehu jednotlivých rokov v dôsledku postupného medziročného nárastu intenzít automobilovej dopravy. Pri CO<sub>2</sub> dosiahne nárast emisií pri nulovom scenári v roku 2050 cca 26 % oproti nulovému scenáru v roku 2025. Ide však o celkové množstvo emisií CO<sub>2</sub>, ktoré budú predovšetkým vplyvom kapacitných cestných stavieb presunuté z intravilánu do extravilánu miest a obcí a budú mať pozitívny vplyv na tzv. tepelný ostrov mesta.

Veľkosť emisií CO<sub>2</sub> priamo úmerne závisí na prepravných výkonoch automobilovej dopravy využívajúcej fosílnu palivá. Tieto faktory sú do značnej miery na posudzovanej koncepcii nezávislé, pretože ich rozhodujúcou mierou bude ovplyvňovať celosvetový trend emisných faktorov motorových vozidiel a rozvoj alternatívnych pohonov.

### ***Obyvateľstvo/verejné zdravie***

Bez realizácie PUM TSK je možné predpokladať prehlbovanie problematických lokalít z hľadiska znečistenia ovzdušia a hlukovej záťaže a s tým súvisiace zdravotné riziká. Zároveň potom nie je možné očakávať dostatočný dôraz na využitie nemotorovej dopravy, ktorá môže mať pozitívny dopad na verejné zdravie obyvateľov. Zatraktívnenie nemotorovej dopravy je možné v prípade naplnenia PUM očakávať radom tvrdých aj mäkkých (systematických) opatrení zo zásobníka projektov.

### III. 2. Informácia vo vzťahu k environmentálne obzvlášť dôležitým oblastiam, akými sú navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, európska sústava chránených území (Natura 2000), chránené vodohospodárske oblasti apod.

S novými dopravnými stavbami je často spojený zásah do krajiny, a tým následne dochádza k negatívnemu ovplyvneniu biodiverzity. Pri realizácii nových dopravných telies je však vhodným plánovaním a implementáciou relevantných technických opatrení možné dosiahnuť čiastkové zlepšenia v prístupnosti krajiny pre voľne žijúce živočíchy, ale aj pre človeka.

Potenciálne riziko pri realizácii dopravných stavieb predstavuje fragmentáciu a záber biotopov, záber plôch poľnohospodárskej/lesnej pôdy, mortalita živočíchov pri prevádzke na komunikáciách, ovplyvnenie krajinného rázu, chránených území, hydrogeologických pomerov, migračných trás živočíchov apod.

Základným legislatívnym dokumentom ochrany prírody a krajiny Slovenskej republiky je zákon č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva uvedený zákon.

Ďalej sú uvedené základné informácie týkajúce sa chránených území a environmentálne dôležitých oblastí v rámci Trenčianskeho kraja, v neposlednej rade sú rovnako uvedené informácie k ÚSES a k chráneným vodohospodárskym oblastiam (CHVO).

Mapy ochrany prírody a ochrany vôd sú súčasťou prílohy č. 2 tejto správy.

#### III. 2. 1. Európska sieť chránených území NATURA 2000

Sústava chránených území NATURA 2000 je celistvá európska sústava území, ktorá umožňuje zachovať prirodzené biotopy a biotopy druhov v ich prirodzenom areáli rozšírenia, prípadne tento stav obnoviť. Ide o reprezentatívnu sústavu chránených území – lokalít, ktoré sú významné z celoeurópskeho hľadiska. Situovanie jednotlivých lokalít NATURA 2000 v Trenčianskom kraji je zrejme z výkresu č. 2.1 v prílohe č. 2 tejto správy o hodnotení.

#### **Chránené vtáčie územia**

Na území Trenčianskeho kraja sa nachádza 5 chránených vtáčích území, z toho 3 územia zasahujú len okrajovo.

Rozloha chránených vtáčích území v Trenčianskom kraji je 56 109,14 ha, čo predstavuje 12,5 % rozlohy Trenčianskeho kraja. Najväčšie chránené vtáčie územie v rámci Trenčianskeho kraja je chránené vtáčie územie (CHVÚ) Strážovské vrchy, ktoré zasahuje do 6 okresov. Územie je tvorené prevažne lesnými a skalnými biotopmi, približne polovica územia sa prekrýva s územím súčasnej CHKO.

Nasledujúca tabuľka s prehľadom chránených vtáčích území v Trenčianskom kraji z Národného zoznamu CHVÚ schváleného uznesením vlády SR č. 630/2003 zo dňa 9. 7. 2003 a jeho aktualizácie č. 345/2010 z 25. 5. 2010.

Tabuľka 16 Prehľad chránených vtáčích území v Trenčianskom kraji

Názov/kód území	Rozloha území	Predmety ochrany
CHVÚ Dubnické štrkovisko/SKCHVU006	41,09 ha	28 druhov vtákov: <i>Acrocephalus arundinaceus</i> , <i>Acrocephalus schoenobaenus</i> , <i>Anas acuta</i> , <i>Anas clypeata</i> , <i>Anas crecca</i> , <i>Anas platyrhynchos</i> , <i>Anas querquedula</i> , <i>Anas strepera</i> , <i>Anser anser</i> , <i>Anser fabalis</i> , <i>Ardea purpurea</i> ,

Názov/kód územia	Rozloha územia	Predmety ochrany
		<i>Aythya ferina, Aythya fuligula, Ciconia ciconia, Ciconia nigra, Circus aeruginosus, Cygnus olor, Egretta alba, Emberiza schoeniclus, Ixobrychus minutus, Nycticorax nycticorax, Oriolus oriolus, Podiceps cristatus, Porzana porzana, Rallus aquaticus, Remiz pendulinus, Sterna hirundo, Tachybaptus ruficollis</i>
CHVÚ Malá Fatra/SKCHVU013	67 142,69 ha	26 druhov vtákov: <i>Aegolius funereus, Alcedo atthis, Aquila chrysaetos, Bonasa bonasia, Bubo bubo, Caprimulgus europaeus, Ciconia nigra, Coturnix coturnix, Crex crex, Dendrocopos leucotos, Dendrocopos syriacus, Dryocopus martius, Falco peregrinus, Ficedula albicollis, Ficedula parva, Glaucidium passerinum, Lanius excubitor, Monticola saxatilis, Muscicapa striata, Pernis apivorus, Phoenicurus phoenicurus, Picoides tridactylus, Picus canus, Strix uralensis, Tetrao tetrix, Tetrao urogallus.</i>
CHVÚ Malé Karpaty/SKCHVU014	52 458,48 ha	22 druhov vtákov: <i>Aquila heliaca, Bubo bubo, Caprimulgus europaeus, Ciconia nigra, Coturnix coturnix, Dendrocopos leucotos, Dendrocopos medius, Dendrocopos syriacus, Dryocopus martius, Falco cherrug, Falco peregrinus, Ficedula albicollis, Ficedula parva, Jynx torquilla, Lanius collurio, Muscicapa striata, Pernis apivorus, Phoenicurus phoenicurus, Picus canus, Saxicola torquatus, Streptopelia turtur, Sylvia nisoria</i>
CHVÚ Strážovské vrchy/SKCHVU028	59 714,16 ha	26 druhov vtákov: <i>Aegolius funereus, Aquila chrysaetos, Bonasa bonasia, Bubo bubo, Caprimulgus europaeus, Ciconia nigra, Coturnix coturnix, Crex crex, Dendrocopos leucotos, Dendrocopos medius, Dryocopus martius, Falco peregrinus, Ficedula albicollis, Ficedula parva, Jynx torquilla, Lanius collurio, Lanius excubitor, Muscicapa striata, Pernis apivorus, Phoenicurus phoenicurus, Picus canus, Saxicola torquatus, Streptopelia turtur, Sylvia nisoria, Tichodroma muraria</i>
CHVÚ Tribeč/SKCHVU031	24 227,49 ha	12 druhov vtákov: <i>Aquila heliaca, Bubo bubo, Caprimulgus europaeus, Coturnix coturnix, Dendrocopos medius, Ficedula albicollis, Jynx torquilla, Muscicapa striata, Pernis apivorus, Phoenicurus phoenicurus, Streptopelia turtur, Sylvia nisoria</i>

### Územia európskeho významu

V rámci Trenčianskeho kraja sa nachádza 65 území európskeho významu s rozlohou 56 023,62 ha. Najväčším územím európskeho významu v rámci Trenčianskeho kraja je územie (ÚEV) Strážovské vrchy.

Nasledujúca tabuľka s prehľadom území európskeho významu v Trenčianskom kraji vychádza z Národného zoznamu ÚEV schváleného uznesením vlády SR č. 239/2004 zo dňa 17. 3. 2004 v znení Dodatku národného zoznamu ÚEV schváleného uznesením vlády SR č. 577/2011 zo dňa 31. 8. 2011 a Opatrením MŽP SR č. 1/2018 zo dňa 29. 11. 2018 a v znení Dodatku národného zoznamu ÚEV schváleného uznesením vlády SR č. 495/2017 zo dňa 25. 10. 2017 a Opatrením MŽP SR č. 1/2017 zo dňa 07. 12. 2017.

Aktuálny prehľad ÚEV, ktorý sa nachádza na území Slovenskej republiky v rámci dvoch tu vymedzených biogeografických oblastí (panónska a alpská biogeografická oblasť), uvádza Vykonávacie rozhodnutie



Komisie (EU) 2019/16 zo dňa 14. decembra 2018 (oznámené pod číslom C(2018) 8523) a Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EU) 2019/17 zo dňa 14. decembra 2018 (oznámené pod číslom C(2018) 8527).

Tabuľka 17 Prehľad území európskeho významu v Trenčianskom kraji

Názov/kód územia	Rozloha územia	Predmety ochrany
ÚEV Babiná/SKUEV0806	39,83 ha	Druhy: <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lycaena dispar</i> Biotopy: 6110,6210,6240,6510
ÚEV Baské/SKUEV0274	4 032,55 ha	Druhy: <i>Austropotamobius torrentium</i> , <i>Barbastella barbastellus</i> , <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Lucanus cervus</i> , <i>Lynx lynx</i> , <i>Myotis bechsteinii</i> , <i>Myotis myotis</i> , <i>Pulsatilla subslavica</i> , <i>Rhinolophus ferrumequinum</i> , <i>Rhinolophus hipposideros</i> , <i>Rosalia alpina</i> , <i>Ursus arctos</i> , <i>Vertigo moulinsiana</i> Biotopy: 5130, 6110, 6190, 6210, 6240, 6510, 7220, 7230, 8160, 8210, 8310, 9130, 9150, 9180, 91H0, 91M0
ÚEV Beckovské Skalice/SKUEV0566	33,07 ha	Druhy: <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Colias myrmidone</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Myotis myotis</i> Biotopy: 40A0, 6210, 6240, 6510, 91H0
ÚEV Bielické bahná/SKUEV0590	2,87 ha	Druhy: nie sú predmetom ochrany Biotopy: 7210, 91E0
ÚEV Biely kameň/SKUEV0871	46,03 ha	Druhy: nie sú predmetom ochrany Biotopy: 8150, 8220, 9130, 9180
ÚEV Borotová/SKUEV0568	1,23 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Maculinea teleius</i> , <i>Vertigo angustior</i> Biotopy: 6430, 6510, 7220, 7230
ÚEV Brezovská dolina/SKUEV0368	2,48 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Carabus variolosus</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Vertigo angustior</i> Biotopy: 6210, 6430, 6510, 7220, 7230, 91E0
ÚEV Brezovská dolina/SKUEV2368	1,25 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Lycaena dispar</i> Biotopy: 6210, 6510
ÚEV Brezovské Karpaty/SKUEV0278	2 671,06 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Dianthus lumnitzeri</i> , <i>Myotis myotis</i> , <i>Pulsatilla grandis</i> , <i>Rhinolophus hipposideros</i> , <i>Rosalia alpina</i> Biotopy: 6110, 6190, 6210, 6240, 6510, 8310, 9130, 9150, 9180, 91E0, 91H0
ÚEV Čachtické Karpaty/SKUEV0103	710, 52 ha	Druhy: <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Dianthus lumnitzeri</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lycaena dispar</i> Biotopy: 6110, 6190, 6210, 9150, 9180, 91H0
ÚEV Čertov/SKUEV0102	400,75 ha	Druhy: <i>Barbastella barbastellus</i> , <i>Bombina variegata</i> , <i>Buxbaumia viridis</i> , <i>Lucanus cervus</i> , <i>Lynx lynx</i> , <i>Myotis myotis</i> , <i>Rosalia alpina</i> , <i>Ursus arctos</i> Biotopy: 6510, 9110, 9130, 9180
ÚEV Dolné Branné/SKUEV0580	1,34 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Vertigo moulinsiana</i> Biotopy: 6210, 6430, 7220, 7230
ÚEV Drietomské bradlo/SKUEV0812	9,80 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Eriogaster catax</i> Biotopy: 5130, 6210, 6510
ÚEV Dubnička/SKUEV0881	196,18 ha	Druhy: nie sú predmetom ochrany Biotopy: 9130, 9110
ÚEV Dubová/SKUEV0564	10,09 ha	Druhy: <i>Gobio albipinnatus</i> , <i>Osmoderma eremita</i> , <i>Rhodeus sericeus amarus</i> , <i>Rutilus pigus</i> Biotopy: 91E0
ÚEV Hájnica/SKUEV0805	52,71 ha	Druhy: <i>Colias myrmidone</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lycaena dispar</i>

**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov/kód územia	Rozloha územia	Predmety ochrany
		Biotopy: 40A0, 6110, 6210, 6510
ÚEV Havran/SKUEV0901	370,69 ha	Druhy: <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lucanus cervus</i> Biotopy: 3260, 6510, 9130, 91E0
ÚEV Holubyho kopanice/SKUEV2367	433,80 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Colias myrmidone</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Maculinea nausithous</i> , <i>Maculinea teleius</i> Biotopy: 40A0, 6210, 6510, 91E0
ÚEV Holubyho kopanice/SKUEV0367	3 900,06 ha	Druhy: <i>Barbastella barbastellus</i> , <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Colias myrmidone</i> , <i>Cottus gobio</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Hypodryas maturna</i> , <i>Lucanus cervus</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Maculinea nausithous</i> , <i>Maculinea teleius</i> , <i>Myotis myotis</i> , <i>Rosalia alpina</i> , <i>Vertigo angustior</i> , <i>Vertigo moulinsiana</i> Biotopy: 40A0, 6210, 6430, 6510, 7220, 7230, 8310, 9110, 9130, 9140, 9150, 9180, 91H0
ÚEV Hôrky/SKUEV2133	173,85 ha	Druhy: nie sú predmetom ochrany Biotopy: 4030, 8150, 8220, 8230, 9180, 91G0, 91I0
ÚEV Hrehorkové/SKUEV0803	11,68 ha	Druhy: <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lycaena dispar</i> Biotopy: 6110, 6210
ÚEV Chynorianský luh/SKUEV0589	46,32 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> Biotopy: 91F0
ÚEV Jachtár/SKUEV0578	30,56 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Cerambyx cerdo</i> , <i>Lucanus cervus</i> , <i>Rosalia alpina</i> Biotopy: 6510, 9110, 9130, 9150, 91H0
ÚEV Javorec/SKUEV0804	34,58 ha	Druhy: <i>Maculinea teleius</i> Biotopy: 6510
ÚEV Javornický hrebeň/SKUEV0642	1 352,69 ha	Druhy: <i>Barbastella barbastellus</i> , <i>Bombina variegata</i> , <i>Canis lupus</i> , <i>Lucanus cervus</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Lynx lynx</i> , <i>Myotis myotis</i> , <i>Triturus montandoni</i> , <i>Ursus arctos</i> Biotopy: 6230, 6510, 9110, 9130, 9140, 9180, 91E0
ÚEV Klapy/SKUEV0581	6,21 ha	Druhy: <i>Pulsatilla subslavica</i> , <i>Rosalia alpina</i> Biotopy: 6190, 8160, 8210, 91Q0
ÚEV Kňaží stôl/SKUEV0275	4 227,03 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Lucanus cervus</i> , <i>Lynx lynx</i> , <i>Myotis myotis</i> , <i>Pulsatilla grandis</i> , <i>Pulsatilla subslavica</i> , <i>Rhinolophus hipposideros</i> , <i>Rosalia alpina</i> , <i>Ursus arctos</i> Biotopy: 5130, 6110, 6190, 6210, 6510, 8160, 8210, 9110, 9130, 9150, 9180, 91E0, 91H0, 91I0, 91M0
ÚEV Kobela/SKUEV0379	6,00 ha	Druhy: <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Colias myrmidone</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Pulsatilla grandis</i> Biotopy: 40A0, 6210, 6510, 91H0
ÚEV Krasín/SKUEV1375	2,17 ha	Druhy: <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lycaena dispar</i> Biotopy: 6210, 6510, 7220, 7230
ÚEV Krasín/SKUEV0375	64,13 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lucanus cervus</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Myotis bechsteinii</i> , <i>Myotis myotis</i> Biotopy: 40A0, 6110, 6190, 6210, 6510, 9160, 8210, 9130, 91H0
ÚEV Krivoklátske Bradlá/SKUEV0373	64,49 ha	Druhy: <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Myotis myotis</i> Biotopy: 6110, 6210, 8210, 9110, 9130, 9150, 9180
ÚEV Krivoklátske lúky/SKUEV0372	4,33 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Carabus variolosus</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lycaena dispar</i>

**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov/kód územia	Rozloha územia	Predmety ochrany
		Biotopy: 6210, 6430, 6510, 7220, 7230
ÚEV Kulháň/SKUEV0134	129,16 ha	Druhy: <i>Bombina bombina</i> , <i>Cerambyx cerdo</i> , <i>Cordulegaster heros</i> , <i>Cucujus cinnaberinus</i> , <i>Lucanus cervus</i> , <i>Rosalia alpina</i> Biotopy: 9130, 9190, 91E0, 91I0
ÚEV Kurinov vrch/SKUEV0801	1,29 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> Biotopy: 6210, 6510, 7220
ÚEV Lipníkovské/SKUEV0778	79,44 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Maculinea nausithous</i> , <i>Maculinea teleius</i> Biotopy: 6510
ÚEV Livinská jelšina/SKUEV0138	13,73 ha	Druhy: <i>Bombina bombina</i> , <i>Cordulegaster heros</i> Biotopy: 9130, 91E0
ÚEV Lukovský vrch/SKUEV0377	215,61	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Lucanus cervus</i> , <i>Rosalia alpina</i> Biotopy: 9110, 9130, 9150, 9180, 91H0
ÚEV Mituchovské/SKUEV0579	1,47 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Vertigo moulinsiana</i> Biotopy: 6210, 6430, 6510, 7220, 7230
ÚEV Nebrová/SKUEV0378	27,77 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Maculinea nausithous</i> , <i>Maculinea teleius</i> Biotopy: 6210, 6430, 6510, 7230, 91E0
ÚEV Nitrické vrchy/SKUEV0883	1 220,55 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Himantoglossum adriaticum</i> , <i>Lucanus cervus</i> , <i>Pulsatilla grandis</i> , <i>Stenobothrus eurasius</i> Biotopy: 40A0, 6110, 6190, 6210, 6510, 8160, 9130, 9150, 9180, 91H0
ÚEV Omšenská Baba/SKUEV0811	269,73 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Pulsatilla subslavica</i> , <i>Tephrosieris longifolia</i> ssp. <i>moravica</i> , <i>Vertigo angustior</i> , <i>Vertigo moulinsiana</i> Biotopy: 40A0, 6110, 6190, 6210, 6240, 6510, 7220, 7230, 8210, 9130, 9150, 9180
ÚEV Papradianka/SKUEV0641	23,93 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Cottus gobio</i> , <i>Lutra lutra</i> Biotopy: 6430, 91E0
ÚEV Pavúkovo jarok/SKUEV0369	22,54 ha	Druhy: <i>Bombina bombina</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Leptidea morsei</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Maculinea nausithous</i> , <i>Maculinea teleius</i> Biotopy: 6430, 6510, 91E0
ÚEV Považský Inovec/SKUEV0569	34,48 ha	Druhy: <i>Rosalia alpina</i> Biotopy: 9110, 9130, 9180
ÚEV Prepadlisko/SKUEV0575	8,07 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> Biotopy: 3150, 91E0
ÚEV Prieľačina/SKUEV0565	36,66 ha	Druhy: <i>Rosalia alpina</i> Biotopy: 9130, 9180
ÚEV Rokoš/SKUEV0128	5 666,98 ha	Druhy: <i>Adenophora lilifolia</i> , <i>Barbastella barbastellus</i> , <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Himantoglossum adriaticum</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Lynx lynx</i> , <i>Myotis emarginatus</i> , <i>Myotis myotis</i> , <i>Pulsatilla grandis</i> , <i>Pulsatilla subslavica</i> , <i>Rhinolophus ferrumequinum</i> , <i>Rhinolophus hipposideros</i> , <i>Ursus arctos</i> Biotopy: 40A0, 6110, 6170, 6190, 6210, 6230, 6240, 6510, 7220, 7230, 8160, 8210, 8310, 9130, 9150, 9180, 91H0, 91Q0

**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov/kód územia	Rozloha územia	Predmety ochrany
ÚEV Rúbanice/SKUEV0810	7,73 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Maculinea teleius</i> , <i>Vertigo angustior</i> , <i>Vertigo moulinsiana</i> Biotopy: 6510, 7230, 91E0
ÚEV Stehlíkovské/SKUEV0588	7,47 ha	Druhy: <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Maculinea nausithous</i> , <i>Maculinea teleius</i> Biotopy: 6210, 6510, 7220
ÚEV Strážovské vrchy /SKUEV0256	29 972,99 ha	Druhy: <i>Aconitum firmum</i> ssp. <i>moravicum</i> , <i>Barbastella barbastellus</i> , <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Canis lupus</i> , <i>Carabus variolosus</i> , <i>Cucujus cinnaberinus</i> , <i>Cypripedium calceolus</i> , <i>Dianthus nitidus</i> , <i>Lutra lutra</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Lynx lynx</i> , <i>Myotis bechsteinii</i> , <i>Myotis emarginatus</i> , <i>Myotis myotis</i> , <i>Pulsatilla slavica</i> , <i>Pulsatilla subslavica</i> , <i>Rhinolophus ferrumequinum</i> , <i>Rhinolophus hipposideros</i> , <i>Rosalia alpina</i> , <i>Ursus arctos</i> , <i>Vertigo angustior</i> , <i>Vertigo geyeri</i> Biotopy: 5130, 6110, 6170, 6190, 6210, 6430, 6510, 7220, 7230, 8160, 8210, 8310, 9110, 9130, 9140, 9150, 9180, 91E0, 91H0, 91Q0
ÚEV Strážovské vrchy/ SKUEV1256	268,21 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> Biotopy: 6210, 6510, 9130, 9150, 91E0
ÚEV Šifflovské/ SKUEV0563	1,88 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Carabus variolosus</i> , <i>Lycaena dispar</i> Biotopy: 3140, 6210, 6430, 6510, 7220, 7230
ÚEV Šíravina/ SKUEV0808	12,74 ha	Druhy: <i>Eriogaster catax</i> Biotopy: 5130, 6210, 6510
ÚEV Šmatlová/ SKUEV0809	20,86 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Lycaena dispar</i> Biotopy: 6210, 6510
ÚEV Tematínske vrchy/ SKUEV0380	2 520,31 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Dianthus lumnitzeri</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lucanus cervus</i> , <i>Pulsatilla grandis</i> , <i>Rosalia alpina</i> Biotopy: 5130, 6110, 6190, 6210, 6240, 6510, 8160, 8210, 8310, 9110, 9130, 9150, 9180, 91H0, 91I0
ÚEV Temešská skala/ SKUEV0127	164,20 ha	Druhy: <i>Myotis myotis</i> , <i>Rhinolophus hipposideros</i> , <i>Rosalia alpina</i> , <i>Tephroses longifolia</i> ssp. <i>moravica</i> Biotopy: 6190, 6210, 6510, 7230, 8160, 8210, 9110, 9130, 9150, 9180
ÚEV Tlstá hora/ SKUEV0576	1,14 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Vertigo moulinsiana</i> Biotopy: 6210, 6510, 7220, 7230
ÚEV Tomášovica/ SKUEV0807	6,90 ha	Druhy: <i>Eriogaster catax</i> Biotopy: 5130, 6210
ÚEV Trokanovo/ SKUEV0813	8,08 ha	Druhy: <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Lycaena dispar</i> Biotopy: 6510
ÚEV Turecký vrch/ SKUEV0567	31,87 ha	Druhy: <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lucanus cervus</i> Biotopy: 6210, 6240, 9180, 91H0
ÚEV Váh pri Zamarovciach/ SKUEV0397	54,56 ha	Druhy: <i>Aspius aspius</i> , <i>Gobio albipinnatus</i> , <i>Gymnocephalus schraetzer</i> , <i>Myotis myotis</i> , <i>Rhodeus sericeus amarus</i> , <i>Rutilus pigus</i> , <i>Sabanejewia aurata</i> Biotopy: 3260, 3270
ÚEV Vlára/ SKUEV0148	62,27 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Cottus gobio</i> , <i>Lutra lutra</i> , <i>Sabanejewia aurata</i> Biotopy: 3260, 3270, 6430, 6510, 91E0

Názov/kód územia	Rozloha územia	Predmety ochrany
ÚEV Vršatské bradlá/ SKUEV2376	59,78	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lycaena dispar</i> Biotopy: 6190, 6210, 6510
ÚEV Vršatské bradlá/ SKUEV0376	275,32 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Cucujus cinnaberinus</i> , <i>Lucanus cervus</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Myotis bechsteinii</i> , <i>Myotis emarginatus</i> , <i>Myotis myotis</i> , <i>Rhinolophus hipposideros</i> , <i>Rosalia alpina</i> , <i>Tephroseria longifolia</i> ssp. <i>moravica</i> Biotopy: 6110, 6190, 6210, 6430, 8160, 8210, 8310, 9130, 9150, 9180, 91Q0
ÚEV Vtáčnik/SKUEV0273	10 056,59 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Canis lupus</i> , <i>Cucujus cinnaberinus</i> , <i>Lucanus cervus</i> , <i>Lutra lutra</i> , <i>Lynx lynx</i> , <i>Myotis bechsteinii</i> , <i>Myotis dasycneme</i> , <i>Myotis myotis</i> , <i>Rhinolophus hipposideros</i> , <i>Rosalia alpina</i> , <i>Ursus arctos</i> Biotopy: 6210, 6230, 6410, 6430, 6510, 8150, 8220, 8230, 9110, 9130, 9140, 9180, 91E0, 91I0
ÚEV Záhradská/SKUEV0374	9,11 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Vertigo angustior</i> , <i>Vertigo moulinsiana</i> Biotopy: 6210, 6430, 6510, 7220, 7230, 91E0
ÚEV Závlačná/SKUEV0802	11,41 ha	Druhy: <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lycaena dispar</i> Biotopy: 6210
ÚEV Žalostiná/SKUEV0371	219,50 ha	Druhy: <i>Bombina variegata</i> , <i>Callimorpha quadripunctaria</i> , <i>Colias myrmidone</i> , <i>Eriogaster catax</i> , <i>Lucanus cervus</i> , <i>Lycaena dispar</i> , <i>Maculinea nausithous</i> , <i>Maculinea teleius</i> , <i>Serratula lycopifolia</i> , <i>Vertigo angustior</i> Biotopy: 3140, 6210, 6430, 6510, 7220, 7230, 9130

### III. 2. 2. Národná sieť chránených území podľa zákona č. 543/2002 Z.z.

Územná ochrana v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov predstavuje ochranu prírody a krajiny na území Slovenskej republiky alebo jej časti.

V rámci veľkoplošných chránených území sa na území Trenčianskeho kraja nachádza 5 CHKO s celkovou rozlohou 102 612 ha, čo predstavuje 22,80 % rozlohy Trenčianskeho kraja. Najväčšiu rozlohu v rámci Trenčianskeho kraja majú chránené krajinné oblasti Biele Karpaty a Strážovské vrchy, vyhlásené najmä z dôvodu ochrany lesných a lúčnych komplexov.

Tabuľka 18 Prehľad veľkoplošných chránených území v Trenčianskom kraji

Názov	Rok vyhlásenia	Rozloha (ha)	Predmet ochrany
		z toho na území kraja (ha)	
CHKO Malé Karpaty	1976	64 610 ha	ochrana lesných komplexov, teplomilných druhov rastlín a živočíchov a krasových oblastí
		5 717 ha	
CHKO Biele Karpaty	1979	44 568 ha	ochrana lesných a lúčnych komplexov, rastlinných a živočíšnych druhov
		40 545 ha	
CHKO Kysuce	1984	65 462 ha	ochrana lesných komplexov, jedinečných prírodných útvarov
		15 497 ha	
CHKO	1989	30 979 ha	ochrana lesných komplexov, ochrana foriem reliéfu, najmä bralných a

Názov	Rok vyhlásenia	Rozloha (ha)	Predmet ochrany
		z toho na území kraja (ha)	
Strážovské vrchy		23 357 ha	krasových foriem, tiesňav, hrebeňov, erózných kotlín ako aj vzácných rastlinných a živočíšnych druhov
CHKO Ponitrie	1985	37 665 ha	ochrana lesných komplexov, prírodných útvarov, teplomilných a suchomilných druhov rastlín a živočíchov
		17 496 ha	
Spolu		243 284 ha	
		102 612 ha	

Zdroj: <http://www.sopsr.sk/web/>

V rámci chránených území zaradených do kategórií podľa zákona, sa na území Trenčianskeho kraja nachádza 141 chránených území zaradených do nasledovných kategórií: národné prírodné rezervácie (NPR), prírodné rezervácie (PR), národné prírodné pamiatky (NPP), prírodné pamiatky (PP), chránené areály (CHA).

Na území Trenčianskeho kraja je evidovaných 12 NPR, ktoré zaberajú na jeho území plochu 1 574,48 ha. Najväčší počet NPR sa nachádza v okresoch Prievidza a Nové Mesto nad Váhom. Plošne najväčšie chránené územie predstavuje NPR Strážov (480,01 ha), ktoré bolo vyhlásené z dôvodu ochrany lesných a lúčnych spoločenstiev a skalných brál.

Na území Trenčianskeho kraja sa nachádza 52 PR o rozlohe 2 273,82 ha. Rozlohou najväčšia PR je Ľutovský Drieňovec (260,04 ha) vyhlásený z dôvodu ochrany xerothermnej vegetácie, lesných spoločenstiev a vzácnych druhov.

V Trenčianskom kraji sa nachádzajú 3 NPP v okresoch Nové Mesto nad Váhom, Trenčín a Prievidza.

Na území Trenčianskeho kraja sa nachádza 71 PP o rozlohe 306,31 ha. Najviac prírodných pamiatok sa nachádza v okresoch Nové Mesto nad Váhom, Trenčín, Prievidza a Ilava.

V Trenčianskom kraji sa nachádzajú 3 CHA s celkovou rozlohou 30,72 ha v okresoch Partizánske, Bánovce nad Bebravou a Nové Mesto nad Váhom. Chránené areály tvoria prevažne historicky a krajinársky hodnotné parky s výskytom domácich aj cudzokrajných drevín.

Najväčší podiel v rámci chránených území predstavujú prírodné pamiatky (71) a prírodné rezervácie (52), ktoré tvoria 87 % z celkového počtu chránených území. Najviac chránených území sa nachádza v okresoch Nové Mesto nad Váhom (34), Trenčín (30) a Prievidza (19).

Situovanie chránených území v Trenčianskom kraji je zrejmé z výkresu č. 2.1 v prílohe č. 2 správy o hodnotení.

### III. 2. 3. Biotopy národného a medzinárodného významu

Zákon ustanovuje ochranu biotopov v rámci všeobecnej ochrany prírody a krajiny v zmysle § 6 zákona č. 543/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov. Biotopy národného a medzinárodného významu sú v zmysle § 2 ods. 2 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov definované nasledovne:

- biotop európskeho významu je biotop, ktorý je v Európe ohrozený vymiznutím alebo má malý prirodzený areál, alebo predstavuje typické ukážky jednej alebo viacerých biogeografických oblastí Európy,

- biotop národného významu je biotop, ktorý nie je biotopom európskeho významu, ale je v Slovenskej republike ohrozený vymiznutím alebo má malý prirodzený areál, alebo predstavuje typické ukážky biogeografických oblastí Slovenskej republiky.

Kompletný prehľad biotopov európskeho významu v Trenčianskom kraji je uvedený v nasledujúcej tabuľke, ktorá je prevzatá z textovej časti k územnému plánu VÚC Trenčianskeho kraja (Zmeny a doplnky č. 1–3).

**Tabuľka 19 Prehľad biotopov európskeho významu v Trenčianskom kraji**

Kód biotopu	Názov biotopu
3220	Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov
3260	Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu Ranunculion fluitantis a Callitricho-Batrachion
3270	Rieky s bahnitými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov Chenopodionrubri p.p. a Bidentition p.p.
5130	Porasty borievky obyčajnej
6190	Dealpínske travinnobylinné porasty
6210	Suchomilné travinnobylinné a krovinné porasty na vápnitom podloží (*dôležité stanovištia Orchideaceae)
6410	Bezkolencové lúky
6430	Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa
6510	Nížinné a podhorské kosné lúky
7230	Slatiny s vysokým obsahom báz
8150	Nespevnené silikátové skalné sutiny kolinného stupňa
8210	Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou
8220	Silikátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou
8310	Nesprístupnené jaskynné útvary
9110	Kyslomilné bukové lesy
9130	Bukové a jedľové kvetnaté lesy
9140	Javorovo-bukové horské lesy
9150	Vápnomilné bukové lesy
40A0*	Xerothermné kroviny
6110*	Pionierske porasty na plytkých karbonátových a bázických substrátoch zväzu Alysso-Sedion albi
6240*	Subpanónske travinnobylinné porasty
7220*	Penovcové prameniská
8160*	Nespevnené karbonátové skalné sutiny montánneho až kolinného stupňa
9180*	Lipovo-javorové sutinové lesy
91E0*	Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy
91G0*	Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy

Kód biotopu	Názov biotopu
91H0*	Teplomilné panónske dubové lesy
91I0*	Eurosibírske dubové lesy na spraši a piesku
91M0	Panónsko-balkánske cerové lesy
91Q0	Reliktné vápnomilné borovicové a smrekovcové lesy

Zdroj: [www.sopsr.sk](http://www.sopsr.sk)

### III. 2. 4. Mokrade

Mokrade sú chránené podľa zákona č. 543/3002 Z. z. v znení neskorších predpisov ako významný krajinný prvok a určité typy mokradových biotopov národného a európskeho významu majú osobitnú ochranu – vyhlasujú sa ako územia európskeho významu.

Mokrad' podľa § 2 ods. 2 písm. zákona o ochrane prírody a krajiny predstavuje územie s močiarimi, slatinami alebo rašeliniskami, vlhká lúka, prírodná tečúca voda a prírodná stojatá voda vrátane vodného toku a vodnej plochy s rybníkmi a vodnými nádržami.

V rámci mokradí na území Slovenskej republiky je vedená databáza mokradí lokálneho, regionálneho, národného a medzinárodného významu.

Na území Trenčianskeho kraja sa nenachádza žiadna mokrad' medzinárodného významu v zmysle Ramsarského dohovoru.

Celkovo sa v Trenčianskom kraji nachádza 164 mokradí, z toho 2 mokrade národného významu v okrese Ilava o rozlohe 54,07 ha, 46 mokradí regionálneho významu v okresoch Trenčín, Nové Mesto nad Váhom a Ilava o rozlohe 917,47 ha a 116 mokradí lokálneho významu, z toho najviac sa nachádza v okresoch Prievidza, Trenčín a Partizánske, o rozlohe 388,87 ha.

Kompletný prehľad mokradí národného, regionálneho a lokálneho významu je v podobe podrobnej tabuľky uvedený v textovej časti k územnému plánu VÚC Trenčianskeho kraja (Zmeny a doplnky č. 2 z roku 2011, Tabuľka 248).

### III. 2. 5. Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

Všetky aktuálne informácie k ÚSES vrátane podrobnej tabuľky uvádzajúce prehľad všetkých biocentier Trenčianskeho kraja podľa okresov sú uvedené v textovej časti k územnému plánu VÚC Trenčianskeho kraja (Zmeny a doplnky č. 3 z roku 2018). Prehľad všetkých biokoridorov v Trenčianskom kraji je zrejmy z grafickej časti k územnému plánu VÚC Trenčianskeho kraja (Zmeny a doplnky č. 3 z roku 2018).

Projekty ÚSES na regionálnej (okresnej) úrovni boli v predchádzajúcom období spracované pre celé územie Trenčianskeho kraja. Boli spracované R-ÚSES-y pre okres Prievidza (EKOTRUST Prešov, 1993), okres Trenčín (URBION Bratislava, 1993), okres Senica (Halada a kol., Regioplán Nitra, 1995), okres Považská Bystrica (SAŽP Žilina, 1994) a okres Topoľčany (Ekoland Prešov 1994). V roku 2005 bol aktualizovaný R-ÚSES okresov Považská Bystrica a Púchov (SAŽP, 2005). V roku 2014 boli spracované dokumentácie R-ÚSES pre okresy Trenčín a Ilava (SAŽP, 2014).

V súčasnej dobe beží v rámci celej SR projekt „Spracovanie dokumentov miestnych územných systémov ekologickej stability pre potreby vytvorenia základnej východiskovej bázy pre reguláciu návrhu budovania zelenej infraštruktúry (MÚSES)“. Hlavnou aktivitou projektu je Spracovanie dokumentov územného systému ekologickej stability (v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane



prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, ďalej len „zákon o ochrane prírody a krajiny“) t. j. 70 pilotných dokumentov miestnych územných systémov ekologickej stability. Dátum ukončenia projektu je plánovaný k 31. 12. 2023.

Dokumenty MÚSES sa stanú záväzným ekologickým regulatívom pre plánovacie procesy v krajine a rozhodovaciu činnosť orgánov verejnej správy. Merateľnými ukazovateľmi projektu bude 70 dokumentov MÚSES ako dokumenty určené na ochranu rozmanitosti podmienok a foriem života na miestnej úrovni. Výstupmi z hľadiska Trenčianskeho kraja budú dokumenty územného systému ekologickej stability okresov/miest Bánovce nad Bebravou, Ilava, Myjava, Nové Mesto nad Váhom, Partizánske, Považská Bystrica, Prievidza, Púchov a Trenčín.

### **III. 2. 6. Chránené oblasti prirodzenej akumulácie vôd a ochrana vôd**

Základný dokument v oblasti ochrany povrchových aj podzemných vôd predstavuje zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov. V zákone sú implementované všetky právne akty, vrátane 15 smerníc európskych spoločenstiev a európskej únie v oblasti vôd. Ďalším dôležitým dokumentom je zákon č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

#### ***Chránené oblasti prirodzenej akumulácie vôd (Chránená vodohospodárska oblasť)***

V zmysle § 31 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov sa vyhlasuje chránená vodohospodárska oblasť, ktorá predstavuje územie, ktoré svojimi prírodnými podmienkami tvorí významnú prirodzenú akumuláciu povrchových a podzemných vôd.

V Trenčianskom kraji sa nachádzajú dve chránené vodohospodárske oblasti v zmysle § 31 zákona č. 364/2004 Z. z., ide o CHVO Strážovské vrchy a CHVO Beskydy a Javorníky, ktoré sa nachádzajú v severnej časti územia a tvoria 24 % rozlohy Trenčianskeho kraja.

V týchto oblastiach je v prípade naplňovania PUM TSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z., o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

**Tabuľka 20 Prehľad CHVO v Trenčianskom kraji**

Názov CHVO	Okresy	Plocha CHVO (km <sup>2</sup> )	
		celkom	z toho v TSK kraji
Strážovské vrchy	Považská Bystrica, Prievidza, Púchov, Ilava, Trenčín	757	700
Beskydy -Javorníky	Považská Bystrica, Púchov	1856	375
Spolu		2613	1075

**Zdroj: Textová časť k ÚP VÚC Trenčianskeho kraja (Zmeny a doplnky č. 3 z roku 2018)**

Situovanie CHVO Strážovské vrchy a CHVO Beskydy a Javorníky je zrejme z výkresu č. 2.2 prílohy č. 2 tejto správy o hodnotení.

### ***Citlivé oblasti***

V zmysle Nariadenia vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ustanovujú citlivé a zraniteľné oblasti, je celé územie Slovenskej republiky zaradené medzi citlivé oblasti.

### ***Zraniteľné oblasti***

V zmysle Nariadenia vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ustanovujú citlivé a zraniteľné oblasti, sa v Trenčianskom kraji nachádza 142 zraniteľných oblastí, ktoré sú vymedzené hranicami katastrálnych území. Zraniteľné oblasti pokrývajú 44 % rozlohy Trenčianskeho kraja a sú vymedzené prevažne v Považskom podolí, Podunajskej pahorkatine, Hornonitrianskej kotline a na úpäť Bielych Karpát, Strážovských vrchov a Považského Inovca. V rámci okresov je najväčšie pokrytie zraniteľnými oblasťami v okresoch Partizánske (100 %), Nové Mesto nad Váhom (78 %) a Trenčín (66 %) a najmenšie v okresoch Považská Bystrica (3 %) a Myjava (2 %).

### ***Vodárenský vodný tok***

Podľa Vyhlášky č. 211/2005 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov, sa na území Trenčianskeho kraja nachádzajú 4 vodárenské vodné toky – Solka, Tužina, Osliansky potok, Nitrica, ktoré sa nachádzajú v okresoch Považská Bystrica a Prievidza.

### ***Vodohospodársky významný vodný tok***

Na území Trenčianskeho kraja sa v zmysle Vyhlášky č. 211/2005 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov nachádza 73 vodohospodársky významných tokov, pričom najväčšie zastúpenie je v okresoch Trenčín a Nové Mesto nad Váhom.

### ***Ochranné pásma vodárenských zdrojov***

V zmysle § 7 zákona č. 364/2004 Z.z. sú predmetom ochrany vodárenské zdroje, ktorými sú útvary povrchových a podzemných vôd využívané na odbery vôd pre pitnú vodu alebo využiteľné na zásobovanie obyvateľstva pre viac ako 50 osôb, alebo umožňujúce odber vody na takýto účel v priemere väčšom ako 10 m<sup>3</sup> za deň. Na ich ochranu sú v SR určené tri druhy ochrany: ochranné pásma vodárenských zdrojov, povodia vodárenských tokov a chránené vodohospodárske oblasti CHVO.

Na území Trenčianskeho kraja sa takisto nachádzajú ochranné pásma vodárenských zdrojov v zmysle § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov.

### **Vodárenské zdroje na území Trenčianskeho kraja**

Vodárenské zdroje podzemných vôd využívané na hromadné zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou v okresoch Považská Bystrica, Púchov a Ilava sa nachádzajú prevažne vo vymedzených vodohospodársky významných oblastiach zasahujúcich do pohorí Strážovské a Súľovské vrchy, Javorníky a Biele Karpaty. Najvýznamnejším kolektorom podzemnej vody v tejto oblasti s významnými zdrojmi vody vysokej kvality je zahrnutá do CHVO Strážovské vrchy. Najvýznamnejšie pramene s vysokou výdatnosťou vystupujú v širšom okolí obce Pružina, Domaniža, Domanižská Lehota a Sádočné. Významné množstvo podzemných vôd vystupuje aj z manínskej jednotky východne od obce

Považská Teplá v Manínskej tiesňave. Tieto vodárenské zdroje majú dominantný význam pre zásobovanie najväčších SKV Pružina-Púchov-Dubnica a SKV Považská Bystrica.

Druhou významnou oblasťou výskytu zdrojov podzemnej vody je územie alúvia pravej a ľavej strany rieky Váh od Považskej Bystrice po Dubnicu nad Váhom. Význam zásob pitných vôd vo vážskych štrkopieskoch spočíval predovšetkým v ich prístupnosti a blízkosti k väčšine sídiel v údolí Váhu s rozvinutou hospodárskou činnosťou. Podzemné vody alúvia ale boli negatívne postihnuté výstavbou derivačných kanálov, nedostatočným napúšťaním starého koryta Váhu, negatívami priemyselnej činnosti, znečistením Váhu a jeho prítokov. Z uvedených dôvodov sú vodárenské zdroje v danej oblasti využívané na zásobovanie pitnou vodou len čiastočne. V rozhodujúcej miere je potreba pitnej vody v daných lokalitách pokrytá s SKV Pružina-Púchov-Dubnica dotovaného z vodárenských zdrojov v okolí obce Pružina, ktoré majú vyššiu kvalitu a dostatočnú kapacitu.

Vodárenské zdroje podzemných vôd v oblasti CHVO Beskydy a Javorníky sú prevažne rozptýlené pramene s menšou výdatnosťou. Obdobne v Bielych Karpatoch sa vyskytujú vodárenské zdroje podzemnej vody, ktoré majú význam pre pokrytie potreby pitnej vody v miestnych obciach a v rekreačných zariadeniach. Najvýznamnejšími vodnými zdrojmi v tomto regióne sú: VZ Teplička s výdatnosťou 205 l.s<sup>-1</sup> nachádzajúci sa v intraviláne obce Čachtice, ktorý je jedným z vodných zdrojov SKV Čachtice - Nové Mesto nad Váhom – Stará Turá. Ďalšie významné vodné zdroje sú VZ s výdatnosťou 130 l.s<sup>-1</sup>, nachádzajúci sa medzi Trenčianskou Teplou a Dobrou, VZ v katastri obce Štvrtok s výdatnosťou 140 l.s<sup>-1</sup> ako jeden z vodných zdrojov SKV Trenčín a VZ v katastri obce Nemšová s kapacitou 135 l.s<sup>-1</sup>. K významným zdrojom vody v tejto oblasti patria pramenné vývery - prameň „Jazero“ v Dolných Motešiciach, pramene slatinskej pramennej línie – prameň „Kopanička“ v Krásnej Vsi, prameň „Vrchovište“ v Slatinke nad Bebravou, pramene „Pri mlyne“ a „Pri moste“ v Slatine nad Bebravou, ako aj prameň „Pri mlyne“ v Čiernej Lehote. Využitelné množstvo podzemných vôd tohto bebravsko-karbonatického komplexu je asi 550 l.s<sup>-1</sup>. Tieto vodné zdroje sú zdrojmi, ktoré zásobujú najvýznamnejší skupinový vodovod v tejto oblasti - Ponitriansky skupinový vodovod, ktorý na svojej základnej trase Slatina nad Bebravou-Bánovce nad Bebravou-Topoľčany-Nitra predstavuje cca 75 km gravitačného diaľkového privádzača DN 700 a 600 mm. V okrese Prievidza StVS a. s. eviduje 101 využívaných miestnych vodných zdrojov. Najvýznamnejšie z nich z hľadiska výdatnosti sú: Mokrú dolina 1-3 v Kľačane s maximálnou výdatnosťou takmer 60 l.s<sup>-1</sup>, HS-2 a prameň Vyšehradné vo Vyšehradnom s maximálnou výdatnosťou takmer 110 l.s<sup>-1</sup>, studne HJV1 a HJV5 v Ješkovej Vsi s výdatnosťou približne 47 l.s<sup>-1</sup>, pramene Granatier 1,2,3 a Jama v Nitrianskom Rudne, ktoré môžu poskytnúť necelých 53 litrov vody za sekundu.

### ***Prírodné liečebné kúpele, prírodné liečivé vody a prírodné minerálne vody***

Na území Trenčianskeho samosprávneho kraja sú z hľadiska ochrany záujmov podľa zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov nasledujúce lokality:

- Bojnice, Nimnica a Trenčianske Teplice – kúpeľná miesta, v ktorých sú zriadené prírodné liečebné kúpele využívajúce na poskytovanie kúpeľnej starostlivosti prírodné liečivé zdroje.
- Lúka, Mníchova Lehota a Trenčianske Mitice – lokality s prírodnými minerálnymi zdrojmi využívanými na plnenie do spotrebiteľských obalov vo vybudovaných plniarňach minerálnych vôd.

Ochranné pásma prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle § 26–28, resp. § 50 zákona č. 538/2005 Z.z. vo vyššie uvedených mestách sú vyhlásené samostatnými vyhláškami. V ochranných pásmach prírodných liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov je zakázané vykonávať všetky činnosti, ktoré by mohli negatívne ovplyvniť fyzikálne, chemické, mikrobiologické a biologické vlastnosti prírodnej liečivej vody alebo prírodnej minerálnej vody, jej využiteľné množstvo, zdravotnú bezchybnosť alebo výdatnosť prírodného liečivého zdroja alebo prírodného minerálneho zdroja.

### III. 3. Charakteristika životného prostredia vrátane zdravia v oblastiach, ktoré budú pravdepodobne významne ovplyvnené

V súvislosti s uplatňovaním PUM TSK je možné predpokladať ovplyvnenie všetkých zložiek životného prostredia. Preto bola vykonaná identifikácia zložiek životného prostredia, ktoré môžu byť uplatnením PUM TSK ovplyvnené.

Podrobnejšie zhodnotenie vplyvov PUM TSK na jednotlivé zložky životného prostredia a verejné zdravie je vykonané v kap. IV. 1. tohoto dokumentu, ktorá hodnotí aj vplyvy kumulatívne či synergické.

**Tabuľka 21 Stupnica hodnotenia identifikácia charakteristík životného prostredia a verejného zdravia**

Hodnota	Odôvodnenie vzťahu
XX	Významný vplyv PUM na danú charakteristiku
X	Mierny/málo pravdepodobný vplyv PUM na danú charakteristiku
0	Bez vplyvu PUM na danú charakteristiku

**Tabuľka 22 Identifikácia zložiek životného prostredia vrátane zdravia**

Zložka životného prostredia	Identifikácia zložiek životného prostredia, ktoré môžu byť uplatnením PUM TSK ovplyvnené
Ovzdušie a klíma	XX
Hluk a vibrácie	XX
Obyvateľstvo/verejné zdravie	XX
Voda	X
Pôda, ZPF	X
PUPFL	X
Horninové prostredia	X
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	X
Krajina	X
Chránené územia, NATURA 2000	X
Odpady	X
Kultúrne a historické pamiatky	0

V nasledujúcom texte sú charakterizované zložky životného prostredia (ovzdušie a klíma, hluk a vibrácie a obyvateľstvo/verejné zdravie), ktoré bývajú najčastejšie ovplyvňované rôznymi projektmi a investičnými zámermi dopravného charakteru.

#### III. 3. 1. Ovzdušie a klíma

Ochrana ovzdušia v Slovenskej republike je zakotvená v zákone č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov. Limitné hodnoty vybraných znečisťujúcich látok, horné a dolné medze na hodnotenie úrovne znečistenia ovzdušia, stanovuje vyhláška MŽP SR č. 244/2016 Z. z. o kvalite ovzdušia.

Dominantný podiel na znečistení ovzdušia na území Trenčianskeho kraja má energetika, menšie množstvo exhalátov pochádza z chemického priemyslu a lokálnych kúrenísk. Prevažná časť emisnej záťaže v regióne pochádza najmä z regiónu Hornej Nitry (okres Prievidza), kde sú situované veľké priemyselné zdroje, ktoré sú významnými zástupcami palivovo-energetického a chemického priemyslu v Slovenskej republike.

Z dopravného hľadiska sú na území Trenčianskeho kraja dôležité cestné a železničné trasy, ktoré vedú Považím, najmä novovybudovaná diaľnica D1, ktorá prechádza celým krajom po osi Nové Mesto nad Váhom – Trenčín – Považská Bystrica. V súčasnosti je rozhodujúcim lokálnym zdrojom prašného znečistenia ovzdušia v mestách cestná doprava – abrázia (oter pneumatík, brzdových obložení a povrchov ciest), resuspenzia tuhých častíc z povrchov ciest (znečistené automobily, posypový materiál, prach, špina na krajnici ciest), výfukové emisie.

Podľa SHMÚ (Slovenský hydrometeorologický ústav) je do vymedzených oblastí riadenia kvality ovzdušia pre rok 2018 (na základe merania v rokoch 2015 – 2017) v Trenčianskom kraji zahrnuté územie mesta Prievidza so znečisťujúcou látkou BaP, ďalej územie mesta Trenčín so znečisťujúcou látkou PM<sub>10</sub> a územie obcí Bystričany, Zemianske Kostoľany, Kamenec pod Vtáčnikom, Čereňany a mesta Nováky so znečisťujúcou látkou PM<sub>10</sub>.

Na základe modelového riešenia súčasnej emisnej situácie (časť 6.2 Analytickej časti PUM TSK) boli identifikované lokality s najvyššou produkciou dopravných emisií. Ide o miesta, v ktorých v súčasnosti doprava spôsobuje najvyššie imisné príspevky k celkovým imisným koncentráciám príslušnej hodnotenej látky, tzn. v rámci kraja je tu najvyššie riziko prekročenia imisných limitov vplyvom dopravy.

Identifikované lokality s najvyššou kumuláciou dopravných emisií sú rôzne v prípade suspendovaných častíc a ostatných znečisťujúcich látok. Pri suspendovaných časticách ide o miesta v okolí priemyselných areálov obsluhovaných ťažkou nákladnou dopravou, zatiaľ čo v prípade iných látok sa v najviac exponovaných lokalitách významne prejavuje aj vplyv osobnej automobilovej dopravy.

Lokality, v ktorých je v rámci Trenčianskeho samosprávneho kraja vhodné prioritne realizovať opatrenia na zníženie emisií z dopravy, možno na základe spracovaného emisného modelu zhrnúť takto:

- Prievidza – skôr južná časť mesta, hlavne Ul. Matice slovenskej (plynné emisie) a okolie priemyselnej zóny (resuspenzia prachu z vozoviek),
- úsek Trenčianske Biskupice – centrum Trenčína, hlavne ulice Bratislavská a Kniežaťa Pribinu (plynné emisie), ďalej tiež východná časť mesta v okolí priemyselných areálov (prašnosť z povrchu vozoviek),
- Považská Bystrica – centrum,
- Púchov – centrum (plynné polutanty) a severovýchodná časť v okolí priemyselných areálov (obmedzenie prašnosti vírenej z povrchu vozoviek),
- Dubnica nad Váhom (prašnosť z povrchu vozoviek),
- Nové Mesto nad Váhom, Myjava – severná časť a Bánovce nad Bebravou (prašnosť z povrchu vozoviek v okolí priemyselných areálov).

Celkovo je pre územie Trenčianskeho kraja možné konštatovať, že najväčším problémom z hľadiska znečistenia ovzdušia hodnotenej oblasti je predovšetkým benzo[a]pyrén a prachové častice PM<sub>10</sub>. Podľa SHMÚ je do vymedzených oblastí riadenia kvality ovzdušia v Trenčianskom kraji zahrnuté územie mesta Prievidza (znečisťujúca látka benzo[a]pyrén), obec Bystričany (znečisťujúca látka PM<sub>10</sub>) a územie mesta Trenčín (znečisťujúca látka PM<sub>10</sub>).

Podrobnejšie zhodnotenie vplyvov PUM TSK na ovzdušie a klímu je súčasťou kap. IV. 1. tohoto dokumentu.

### **III. 3. 2. Hluk a vibrácie**

Zvyšujúca sa intenzita dopravy na pozemných komunikáciách spojená s rastúcou mierou urbanizácie miest v posledných desaťročiach mení aj vnímanie a postoj človeka k hluku, ktorý čoraz viac ovplyvňuje kvalitu života a úroveň zdravia exponovaných obyvateľov.

Podľa poznatkov svetovej zdravotníckej organizácie (WHO) predstavuje ekvivalentná hladina akustického tlaku A rovnajúca sa 65 dB hranici, od ktorej začína byť negatívne ovplyvňovaný vegetatívny nervový systém. Zabezpečenie účinnej ochrany obyvateľov pred expozíciou hluku v životnom prostredí, resp. neprekročenie prípustných hodnôt ekvivalentných hladín hluku stanovených vyhláškou Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú prípustné hodnoty hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z. je podľa platnej legislatívy (§ 27 ods. 1 zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov) povinnosťou právnickej osoby alebo podnikateľa, ktorý zdroj hluku prevádzkuje. V prípade hluku spôsobeného dopravou je za zabezpečenie takejto ochrany zodpovedný správca príslušnej pozemnej komunikácie, prevádzkovateľ železničnej dráhy, letiska a pod.

V Trenčianskom kraji je hlukové zaťaženie výrazne koncentrované pozdĺž hlavnej dopravnej a urbanizačnej osi Slovenska, ktorá nesie všetky druhy najvýznamnejších zdrojov hluku. Najzaťaženejším je mesto Trenčín so svojou aglomeráciou. Ďalším, hlukovo najzaťaženejším mestom je Považská Bystrica. Zložité geomorfologické podmienky si vyžadujú náročnejšie riešenie, hlavne v realizácii diaľnice. Na Hornej Nitre je hlukovo najzaťaženejším územím aglomerácia Zemianske Kostoľany-Nováky-Prievidza.

Na základe analýzy počtu ovplyvnených obyvateľov hlukom z pozemnej cestnej dopravy možno konštatovať, že najväčšiemu hlukovému zaťaženiu sú vystavení obyvatelia v okresoch Trenčín, Prievidza a Ilava. Z analýzy „hot spots“ pre pozemnú cestnú dopravu bolo zistených 38 prioritných oblastí na riešenie. Najvyšší počet ovplyvnených obyvateľov nad medznou hodnotou v prioritných oblastiach je v mestách Dubnica nad Váhom, Považská Bystrica a Prievidza.

Na základe analýzy počtu ovplyvnených obyvateľov hlukom z dopravy po železničných dráhach možno konštatovať, že najväčšiemu hlukovému zaťaženiu sú vystavení obyvatelia v okresoch Trenčín, Púchov a Považská Bystrica. Z analýzy „hot spots“ pre železničnú dopravu bolo zistených celkovo 10 prioritných oblastí na riešenie. Najvyšší počet ovplyvnených obyvateľov nad medznou hodnotou v prioritných oblastiach je v mestách Trenčín, Nové Mesto nad Váhom a Dubnica nad Váhom.

Vibrácie, ktorých hlavným zdrojom je doprava pozemná cestná a železničná, sú ďalším javom, ktorý negatívne pôsobí na zdravie človeka. Ich výskyt závisí na konštrukcii vozidiel, ich nápravových tlakoch, rýchlosti a zrýchlení, na kvalite krytu vozovky, na konštrukcii a podloží vozovky a v prípade železničnej dopravy styku koľaje s podloží. Pociťované sú predovšetkým v bezprostrednej blízkosti dopravnej záťaže. Dlhodobá expozícia však môže vyvolať trvalé poškodenie zdravia vrátane patologických zmien centrálného nervového systému.

Podrobnejšie zhodnotenie vplyvov PUM TSK na hlukovú situáciu je súčasťou kap. IV. 1. tohoto dokumentu.

### **III. 3. 3. Obyvateľstvo/verejné zdravie**

Hodnotenie zdravotných rizík vychádza zo základných metodických postupov hodnotenia zdravotných rizík (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agentúrou pre ochranu životného prostredia (US EPA) a je vždy v súlade so všeobecnými metodickými postupmi WHO.

Postup hodnotenia zdravotného rizika pozostáva zo štyroch nadväzujúcich krokov:

*Identifikácia nebezpečnosti* – ide o určenie faktorov, ktoré majú byť hodnotené, popis ich vlastností so zameraním na nebezpečnosť pre človeka a podmienky, za ktorých sa môžu prejavíť.

V prípade hluku je obsahom tohoto kroku popis možných nepriaznivých účinkov hluku na ľudské zdravie.

*Určenie vzťahu dávky a účinku* – kvantitatívne hodnotenie vzťahu medzi úrovňou expozície daného faktora (látky v ovzduší, hladiny hluku a pod.) a mierou rizika.

Pri hluku je situácia špecifická, lebo pre niektoré účinky hluku je ťažké hodnotiť mieru ich zdravotnej závažnosti. Pre hluk sú odvodené prahové hodnoty hlukovej expozície, nad ktorými sa začína daný účinok objavovať, alebo sa ukazuje byť závislý od veľkosti expozície. Hodnotené účinky môžu pritom byť zdravotne závažné (ako napr. kardiovaskulárne ochorenie) alebo ide o prirodzene sa vyskytujúce efekty, ako je obťažovanie hlukom a rušenie spánku, ktorých navýšenie je považované za potenciálne nepriaznivé.

*Hodnotenie expozície* – obsahuje kvalitatívne vyjadrenie kontaktu hodnoteného faktora s hranicami organizmu a kvantitatívne vyjadrenie intenzity tohoto kontaktu. Cieľom je získať informáciu, akými cestami, v akej miere a v akom množstve je konkrétna populácia vystavená pôsobeniu hodnotenej chemickej látky, hluku a pod.

Pri hlukovej expozícii sa viac uplatňujú rôzne okolnosti a vplyvy ekonomického, sociálneho či psychologického charakteru, ktoré modifikujú a spoluurčujú výsledné zdravotné účinky pôsobenia hluku.

*Charakterizácia rizika* – obsahom tejto etapy je vyjadrenie miery zdravotného rizika exponovanej populácie na základe poznatkov o nebezpečnosti pôsobiaceho faktora a odhadu konkrétnej expozičnej úrovne. Ide o kvalitatívny a kvantitatívny popis odhadnutého zdravotného rizika pre sledovanú populáciu, tzn. vymenovanie všetkých možných zdravotných poškodení pri sledovanej populácii a uvedenia pravdepodobnosti ich vzniku. Je nutné popísať všetky východiskové podmienky a fakty zahrnuté do postupu hodnotenia rizík, ako aj všetky zjednodušenia a neistoty, ktoré sa tu zohľadňujú. Takto hodnotené riziká je vždy nutné považovať za potenciálne, avšak dostatočne pravdepodobné pre populáciu v záujmovom území.

Pri hluku je kvantitatívna charakterizácia zdravotných rizík možná v prípade kontinuálneho dlhodobého pôsobenia hluku z dopravy na väčší počet obyvateľov. Štandardným výstupom je podľa návodu vychádzajúceho z aktuálnych metodík WHO a Európskej agentúry pre životné prostredie (EEA), odhad percenta obyvateľov, u ktorých je možné očakávať subjektívne pocity rušenia spánku a výpočet atributívneho rizika kardiovaskulárnych ochorení.

#### ***Dokumenty týkajúce sa zdravia, resp. zdravia a životného prostredia***

Na medzinárodnej úrovni patrí k najvýznamnejším dokumentom prijatým OSN Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj, v ktorej je vzťah zdravia a životného prostredia riešený hlavne v rámci *Cieľa 3*:



*Zabezpečiť zdravý život a podporovať blahobyt pre všetkých a v každom veku, a Čiastkového cieľa 3.9: Do roku 2030 podstatne znížiť počet úmrtí a ochorení vplyvom nebezpečných chemických látok a znečisteného ovzdušia, vody a pôdy.*

Európsky rámec pre zdravie a prosperitu je definovaný v rámci dokumentu Zdravie 2020: Európsky politický rámec na podporu vládnych a spoločenských aktivít pre zdravie a prosperitu, v ktorom je zdôraznená nutnosť medzisektorovej spolupráce na tvorbe podmienok pre zdravý život a blahobyt obyvateľstva.

Problematikou vzťahu životného prostredia a zdravia sa zaoberá aj Siedmy environmentálny akčný program Únie do roku 2020, prijatý v roku 2013, ktorý v rámci svojich cieľov definuje *Prioritný cieľ 3: Ochrana zdravia občanov EÚ pred nepriaznivými vplyvmi, rizikami a tlakmi spojenými s kvalitou životného prostredia.*

Strategickým cieľom smernice 49/2001 ES je znížiť v Európskej únii v roku 2010 počet obyvateľov zasiahnutých hlukom nad 65 dB o 10 % a v roku 2020 o 20 %. Za týmto účelom sa postupne majú vykonať tieto opatrenia: určenie vystavenia hluku vo vonkajšom prostredí prostredníctvom hlukovej mapy (starej hlukovej záťaže) s využitím metód hodnotenia, spoločných pre všetky členské štáty, sprístupnenie informácií o hluku vo vonkajšom prostredí a jeho účinkoch verejnosti. Na základe výsledkov mapovania hluku majú prijať členské štáty akčné plány s cieľom prevencie a znižovania hluku vo vonkajšom prostredí.

Základným dokumentom, ktorý určuje v strednodobom a dlhodobom horizonte smerovanie štátnej politiky zdravia na Slovensku je Strategický rámec starostlivosti o zdravie pre roky 2014–2030. Jeho úlohou bolo identifikovať reálne problémy slovenského zdravotníctva, nájsť merateľné ukazovatele a stanoviť dosiahnuteľné ciele do roku 2030. Následne sú postupne identifikované kľúčové nástroje pre dosiahnutie týchto cieľov. Spôsob implementácie týchto nástrojov budú tvoriť jednotlivé stratégie, vyplývajúce zo strategického rámca, ktoré sú postupne pripravované a implementované.

Nový akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov SR (NEHAP V.) bude reflektovať priority definované Ostravskou deklaráciou, ktoré sú výsledkom 7-ročného úsilia členských štátov WHO/EURO o nastavenie nových priorít v oblasti environmentálneho zdravia, ako aj ďalšie priority súvisiace s agendou WHO a jej spoluprácou s inými organizáciami, ako je napríklad Sekretariát Dohovoru o biologickej diverzite.

Strategickým dokumentom na zlepšenie zdravotného stavu obyvateľstva a podporu jeho zdravia je Národný program podpory zdravia, ktorý bol schválený v roku 1992 uznesením č. 245. Následne bol program viackrát aktualizovaný, naposledy v roku 2014.

V rámci Trenčianskeho kraja existujú tiež regionálne dokumenty na podporu znižovania znečistenia ovzdušia a jeho dopadov na zdravie ako napr. Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie okresu Prievidze a Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Trenčín.

Tieto programy sú vypracované v súlade § 11 zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov okresným úradom životného prostredia v sídle kraja vo vymedzených oblastiach riadenia kvality po prerokovaní s obcou, vyšším územným celkom, prevádzkovateľom zdroja, poverenou organizáciou a s dotknutými orgánmi programu na zlepšenie kvality ovzdušia, ak sú limitné alebo cieľové hodnoty prekračované pre jednu znečisťujúcu látku, resp. je vypracovaný integrovaný program, ak sú limitné alebo cieľové hodnoty pre viac ako jednu znečisťujúcu látku.

Program na zlepšenie kvality ovzdušia obsahuje vždy informácie týkajúce sa:

- o lokalizácie nadmerného znečistenia ovzdušia,
- o všeobecnej informácie o oblasti riadenia kvality ovzdušia,
- o orgánov a osôb zodpovedných za realizáciu a vykonávanie programu,
- o povahy a hodnotenia znečistenia ovzdušia,
- o charakteristiky znečistenia ovzdušia,
- o analýzy situácie,
- o opatrení na zlepšenie kvality ovzdušia.

### **Základné demografické údaje**

Základným syntetickým ukazovateľom úrovne životných podmienok obyvateľov a úmrtnostných pomerov je stredná dĺžka života, t. j. nádej na dožitie. Medzi indikátory charakterizujúce zdravotný stav obyvateľstva patria: natalita (počet živonarodených na 1000 obyvateľov za rok), novorodenecká úmrtnosť (počet úmrtí detí mladších ako 28 dní na 1000 živonarodených detí za rok) a dočasná úmrtnosť (počet úmrtí detí mladších ako jeden rok na 1000 živonarodených detí).

Zdravotný stav obyvateľstva v Trenčianskom samosprávnom kraji je odzrkadlením vplyvov viacerých faktorov akými sú ekonomická a sociálna situácia obyvateľstva, výživové návyky, životný štýl, úroveň poskytovania zdravotníckej starostlivosti, ako aj kvalita životného prostredia.

Koncom roka 2017 žilo podľa údajov Štatistického úradu Slovenskej republiky na území Trenčianskeho kraja 587 364 obyvateľov, z toho 298 865 žien. Stredná dĺžka života dosiahla v tomto kraji v roku 2017 hodnotu 73,8 rokov u mužov a hodnotu 80,3 u žien. V roku 2017 bol v Trenčianskom kraji počet živonarodených na 1000 obyvateľov 9,1; počet úmrtí na 1000 obyvateľov 10,7 a počet potratov na 100 narodených 25,5. Celkový prírastok na 1000 obyvateľov bol v roku 2017 záporný (-2,5).

### **Vplyvy dopravy na ľudské zdravie**

Dopyt po preprave cestujúcich a tovaru na území SR neustále narastá, pričom veľký podiel na tomto zvýšení má cestná doprava, nasledovaná železničnou, vodnou a leteckou dopravou. V dôsledku uvedeného rastu stúpol aj predaj nových osobných áut o 8,82 % oproti roku 2016, pričom prevládali benzínové automobily pred naftovými. V nákladnej doprave prevláda predaj naftových vozidiel. Zvyšuje sa aj počet automobilov na alternatívny pohon LPG a CNG.

Doprava na území SR sa významnou mierou podieľa na znečisťovaní ovzdušia. Významný je jej podiel na emisiách NO<sub>x</sub>, ktorý v roku 2016 predstavoval viac ako 40 %, na emisiách CO viac ako 22 %. Podiel dopravy na emisiách ťažkých kovov je cca 6,5 %, pričom najväčší podiel na emisiách ťažkých kovov vyprodukovaných dopravou v roku 2016 mala meď – 15,9 % a zinok – 5,2 %. Podiel emisií v sektore dopravy na celkových vyprodukovaných emisiách skleníkových plynov v roku 2016 bol 16,4 %.

Jednotlivé látky znečisťujúce ovzdušie, ktoré majú svoj pôvod v doprave, môžu mať rôzny vplyv na zdravie. Vo výfukových plynov vozidiel sa emitujú oxidy dusíka, tuhé častice (PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>), PAH (benzo[á]pyrén), oxidy síry, oxid uhoľnatý a rôzne ťažké kovy, napríklad kadmium, olovo a ortuť.

Hluk je ďalším negatívnym dôsledkom súčasnej dopravy, ktorý výraznou mierou ovplyvňuje kvalitu života a má priamy dopad na ľudské zdravie v podobe tzv. nesluchových účinkov. Environmentálny hluk čoraz viac ovplyvňuje kvalitu života a úroveň zdravia exponovaných obyvateľov a je dnes

považovaný za druhý najvýznamnejší environmentálny problém Európy, hneď po kvalite ovzdušia. Podľa zistení WHO hluk spôsobuje poruchy spánku, podráždenosť, zvyšuje stres, spôsobuje vysoký krvný tlak, zužovanie ciev, ischemickú chorobu srdca, ovplyvňuje zrážanlivosť krvi, hladinu cholesterolu a glukózy v krvi a v niektorých prípadoch vedie k ďalším kardiovaskulárnym ochoreniam a chronickej nespavosti. Je preukázané, že každý hluk po určitej dobe vyvoláva poruchy vyššej nervovej sústavy, ktoré vedú k poškodeniu nielen sluchových, ale i ďalších telesných orgánov a znižuje odolnosť organizmu voči vonkajším negatívnym vplyvom, čím podnecuje vývoj ďalších chorôb. Najtesnejší vzťah medzi dlhodobou expozíciou hluku a zdravotným stavom bol preukázaný pre kardiovaskulárne choroby.

V súvislosti s Plánom udržateľnej mobility môžeme očakávať pozitívne vplyvy na verejné zdravie a kvalitu života. Systematické a koordinované kroky určené plánom udržateľnej mobility vedú k mnohým žiaducim zmenám, ako je napríklad zvýšenie atraktivity verejných priestorov, vyššia bezpečnosť premávky, pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, menšie znečisťovanie životného prostredia a redukcia hluku ako významného stresového faktoru. Plánovanie trvalo udržateľnej mobility je tiež spôsobom ako reagovať na nežiadúce klimatické zmeny.

Podrobnejšie zhodnotenie vplyvov PUM TSK na obyvateľstvo/verejné zdravie je súčasťou kap. IV. 1. tohoto dokumentu.

### III. 4. Environmentálne problémy vrátane zdravotných problémov, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu

---

Obecne je možné v súvislosti s Plánom udržateľnej mobility predpokladať pozitívne vplyvy na kvalitu života. Systematické a koordinované kroky určené plánom udržateľnej mobility vedú k mnohým žiaducim zmenám, ako je napríklad zvýšenie atraktivity verejných priestorov, vyššia bezpečnosť premávky, pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, menšie znečisťovanie životného prostredia a redukcia hluku ako významného stresového faktora. Plánovanie trvalo udržateľnej mobility je tiež spôsobom ako reagovať na nežiadúce klimatické zmeny.

Ďalej obecne platí, že dopravné stavby sú v území navrhované s primárnym cieľom zlepšiť kvalitu dopravnej infraštruktúry, tzn. najmä zvýšiť rýchlosť a plynulosť dopravy a znížiť dopravnú nehodovosť a negatívne vplyvy dopravy na okolité prostredie, najmä obyvateľstvo bývajúce či pracujúce v blízkosti dopravných ťahov. Dopravné stavby sú teda plánované aj z dôvodov zníženia negatívnych vplyvov dopravy na verejné zdravie.

S novými dopravnými stavbami je však často spojený zásah do krajiny. Potenciálne riziko predstavuje fragmentáciu/zabratie biotopov, záber plôch poľnohospodárskej/lesnej/ostatnej pôdy, ovplyvnenie migračných trás živočíchov, mortalita živočíchov pri premávke na komunikáciách, ovplyvnenie hydrogeologických pomerov a pod. Dopravné stavby prinášajú do územia ďalšie líniové prvky infraštruktúry, ktoré môžu priamo a nepriamo narušovať stav osobitne chránených území a lokalít sústavy Natura 2000 a ich predmetov ochrany, rušiť živočíchy hlukom, svetlom pri stavbe aj prevádzke. V neposlednom rade je tu riziko negatívneho ovplyvnenia krajinného rázu dopravnými stavbami.

Pri realizácii nových dopravných telies je však vhodným plánovaním a implementáciou relevantných technických opatrení (šírka, výškové vedenie oproti okolitému terénu, zvodidlá, ploty, protihlukové steny) možné dosiahnuť čiastočné zlepšenia v prístupnosti krajiny pre voľne žijúce živočíchy, ale aj pre človeka.

Železničná doprava nepredpokladá mimo rezervovania koridorov pre VRT podstatný záber nových plôch. Podstatou je modernizácia najdôležitejších tratí, ktoré majú nadregionálny význam. Modernizácia zahŕňa maximálne úpravy smerových oblúkov. Dôležitým momentom je návrh úpravy trate Bánovce nad Bebravou-Trenčín z hľadiska zlepšenia dostupnosti krajského sídla hromadnou dopravou z okresov Prievidza, Partizánske a Bánovce nad Bebravou. Uvedené úpravy nevyvolajú podstatné zmeny v pôsobení negatívnych vplyvov železničnej dopravy na životné prostredie s výnimkou VRT, kde ochrana životného prostredia musí byť súčasťou riešenia a budovania týchto tratí.

Nižšie sú definované environmentálne a zdravotné problémy súvisiace s posudzovaným strategickým dokumentom PUM TSK, ktoré vychádzajú z vykonanej SWOT analýzy v Analytickej časti PUM. S pomocou SWOT analýzy bolo možné nájsť problémy; slabé stránky a hrozby SWOT analýzy je možné vnímať ako environmentálne a zdravotné problémy relevantné z hľadiska strategického dokumentu. SWOT analýza vychádzala najmä zo súčasných strategických dokumentov na regionálnej úrovni (napr. ÚP veľkého územného celku Trenčianskeho kraja), ktoré identifikujú súčasné problémy a hrozby pre riešené územie.

### III. 4. 1. Hlavné environmentálne a zdravotné problémy súvisiace s PUM TSK podľa jednotlivých zložiek ŽP

#### *Vplyvy na obyvateľstvo/verejne zdravie*

*Slabé stránky/hrozby podľa SWOT v Analytickej časti PUM TSK:*

- lokálne zvýšenie záťaže obyvateľov hlukom a emisiami v okolí nových dopravných trás a stavieb
- stupňovanie dopadov znečistenia životného prostredia na zdravotný stav obyvateľov v dôsledku zvyšovania podielu automobilovej dopravy – hluk, imisie, sekundárna prašnosť z dopravy

#### Ovzdušie

Doprava na území SR sa významnou mierou podieľa na znečisťovaní ovzdušia. Významný je jej podiel na emisiách NO<sub>x</sub> a na emisiách CO. Podiel dopravy je významný taktiež na emisiách ťažkých kovov, pričom najväčší podiel na emisiách ťažkých kovov mali v poslednej dobe meď a zinok. Podiel emisií v sektore dopravy na celkových vyprodukovaných emisiách skleníkových plynov v roku 2016 bol 16,4 %.

Jednotlivé látky znečisťujúce ovzdušie, ktoré majú svoj pôvod v doprave, môžu mať rôzny vplyv na zdravie. Vo výfukových plynoch vozidiel sa emitujú oxidy dusíka, tuhé častice (PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>), PAH (benzo[á]pyrén), oxidy síry, oxid uhoľnatý a rôzne ťažké kovy, napríklad kadmium, olovo a ortuť.

Verejná osobná doprava a individuálna automobilová doprava je zdrojom emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia. V súčasnosti je rozhodujúcim lokálnym zdrojom prašného znečistenia ovzdušia v mestách v Trenčianskom kraji cestná doprava, ktorej súčasťou je verejná osobná doprava a individuálna automobilová doprava – abrázia (oter pneumatík, brzdových obložení a povrchov ciest), resuspencia tuhých častíc z povrchov ciest (znečistené automobily, posypový materiál, prach, špina na krajnici ciest), výfukové emisie. Z hľadiska železničnej dopravy je možné konštatovať, že v existujúcom stave je na území TSK prevádzkovaný nízky podiel elektrických jednotiek, ktoré nie sú zdrojom emisií znečisťujúcich látok ovzdušia vrátane CO<sub>2</sub>. V železničnej doprave sú elektrifikované len dve trate – č. 120 a 125. Ostatné trate sú prevádzkované len nezávislou trakciou. Nasadzované vozidlá sú však väčšinou nové alebo po modernizácii nie staršej ako 10 rokov. Pre zvýšenie podielu elektrickej trakcie v železničnej doprave je preto vhodné prioritne elektrizovať trať č. 140 do Prievidze.

Okrem približne 50 % autobusov v meste Prievidza nie sú žiadne autobusy na alternatívne palivá. Na druhej strane priemerný vek autobusov PAD je nízky, a preto väčšina dieselových autobusov spĺňa prísne emisné normy. K ďalšiemu znižovaniu emisií je možné pristúpiť vybudovaním plničiek CNG aj v mestách Trenčín a Považská Bystrica a náhrade časti vozového parku autobusov MHD aj PAD vozidlami s týmto palivom. V TSK sa nachádza celkovo 35 verejných čerpacích staníc s ponukou LPG, len 1 stanica s ponukou CNG v Novom Meste nad Váhom (čerpacia stanica CNG v Prievidzi je neverejná a slúži len pre potreby autobusov SAD Prievidza) a 21 staníc s možnosťou dobíjania elektromobilov.

#### Hluk

Hluk je ďalším negatívnym dôsledkom súčasnej dopravy, ktorý výraznou mierou ovplyvňuje kvalitu života a má priamy dopad na ľudské zdravie v podobe tzv. nesluchoových účinkov. Environmentálny hluk čoraz viac ovplyvňuje kvalitu života a úroveň zdravia exponovaných obyvateľov a je dnes považovaný za druhý najvýznamnejší environmentálny problém Európy, hneď po kvalite ovzdušia.

Podľa zistení WHO hluk spôsobuje poruchy spánku, podráždenosť, zvyšuje stres, spôsobuje vysoký krvný tlak, zužovanie ciev, ischemickú chorobu srdca, ovplyvňuje zrážanlivosť krvi, hladinu cholesterolu a glukózy v krvi a v niektorých prípadoch vedie k ďalším kardiovaskulárnym ochoreniam a chronickej nespavosti.

Verejná osobná doprava (cestná aj železničná) a individuálna automobilová doprava v Trenčianskom kraji je takisto významným zdrojom hlukovej záťaže. Na základe prieskumov pre účely Plánu udržateľnej mobility je navyše zrejmé, že železničná infraštruktúra na území Trenčianskeho kraja (okrem trate č. 120) je v súčasnosti zastaraná, teda môže byť zdrojom vyššieho hlukového zaťaženia oproti modernizovaným tratiam.

### **Vplyvy na vody**

*Slabé stránky/hrozby podľa SWOT v Analytickej časti PUM TSK:*

*- znečistenie povrchových a podzemných vôd z premávky na komunikačnej sieti*

Z hľadiska znečistenia vôd predstavujú cestné komunikácie potenciálny zdroj plošného (difúzneho) znečistenia. Zrážkové vody z pozemných komunikácií môžu kontaminovať povrchové i podzemné vody a okolitú pôdu.

K znečisteniu vôd v súvislosti s budovaním dopravnej infraštruktúry a následnou prevádzkou môže dochádzať v priebehu výstavby predovšetkým v súvislosti s prípadnými haváriami spojenými s únikom nebezpečných látok, premávkou na ceste/železnici (v súvislosti s bežnou údržbou – napr. vplyvom solenia ciest v zimnom období, výfukovými plynmi, ošetrovaním výhybiiek minerálnymi olejmi, prípadne v súvislosti s haváriami spojenými s únikom nebezpečných látok).

V súvislosti s verejnou osobnou dopravou a individuálnou automobilovou dopravou je možné ďalej vo fáze prevádzky predpokladať znečistenie dažďových vôd z dopravných plôch a pozemných komunikácií pre motorové vozidlá, ktoré je spôsobené emisiami zo spaľovania pohonných hmôt, opotrebením vozovky, pneumatík a brzd vozidiel, koróziou vozidiel, únikom pohonných hmôt, olejov, brzdovej kvapaliny, rozmrazovacích prostriedkov, materiálmi používanými na údržbu a opravy ciest vrátane zimnej údržby aj stratami prepravovaného materiálu a pod.

Najzávažnejšími znečisťujúcimi látkami zrážkových vôd odtekajúcich z ciest sú vzhľadom na vysoké koncentrácie nerozpustené látky, chloridy, ťažké kovy – zinok a meď a uhľovodíky (minerálne oleje, benzín a nafta). Ostatné ťažké kovy (Cr, Cd, Ni, Pb) sa vyskytujú v nižších koncentráciách, a preto sú ekologicky menej významné. Značný podiel znečistení (napr. PAU, AOX, ťažké kovy) je adsorbovaný na jemných časticiach (< 20 µm), a to najmä organického pôvodu. Miera znečistenia zrážkovej vody závisí okrem iného aj od intenzity dopravy, podielu nákladnej dopravy a početnosti čistenia ulíc a ciest.

Z hľadiska vplyvu na životné prostredie môže byť vodná doprava zdrojom únikov nebezpečných látok z prevádzky vodnej dopravy priamo do vodného prostredia.

V rámci modernizácie cestnej siete sa pre minimalizáciu znečistenia vôd realizujú retenčné a sedimentačné nádrže pre zachytenie najmä ropných látok.

### **Vplyvy na pôdu**

*Slabé stránky/hrozby podľa SWOT v Analytickej časti PUM TSK:*

*- záber plôch poľnohospodárskej a lesnej pôdy pri výstavbe nových infraštruktúrnych prvkov*

Výstavba nových infraštruktúrnych prvkov je spojená so záberom plôch poľnohospodárskej pôdy a lesných plôch. Často ide o významný zásah do uvedených plôch, avšak odpovedajúci parametrom, charakteru a významnosti líniových stavieb.

Podľa § 17 zákona č. 220/2004 Z. z., o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov, možno poľnohospodársku pôdu použiť pre výstavbu diaľnice a cesty pre motorové vozidlá iba na základe záväzného stanoviska k odňatiu poľnohospodárskej pôdy.

Lesné pozemky podľa § 7a zákona č. 326/2005 Z. z., o lesoch, možno využívať na účely výstavby diaľnice a rýchlostnej cesty vrátane ich súčastí na základe záväzného stanoviska príslušného orgánu štátnej správy lesného hospodárstva najdlhšie do vydania rozhodnutia o vyňatí alebo rozhodnutia o obmedzení využívania v znení.

K znečisteniu pôd v súvislosti s dopravnou infraštruktúrou môže dôjsť obdobne ako u vôd v priebehu výstavby, premávkou na ceste/železnici (solenie ciest v zimnom období, odkvapy, výfukové plyny), haváriami spojenými s únikom nebezpečných látok. Obsah ťažkých kovov (Pb, Cd, Cu, Ni, Zn) sa prejavuje najmä do vzdialenosti 5 m od komunikácií. So zvyšujúcou sa vzdialenosťou od komunikácie sa koncentrácie škodlivých látok postupne znižujú. Najvýznamnejší vplyv sa teda prejaví najmä v tesnej blízkosti komunikácie.

Všeobecne však možno konštatovať, že pri dodržaní všetkých predpisov týkajúcich sa ochrany životného prostredia je riziko kontaminácie pôd z dopravy minimálne.

#### **Vplyvy na flóru, faunu, krajinu, chránené územia a lokality NATURA 2000**

*Slabé stránky/hrozby podľa SWOT v Analytickej časti PUM TSK:*

- *negatívne vplyvy výstavby novej infraštruktúry na prírodu a krajinný ráz*
- *možný zásah do lokalít NATURA 2000*
- *zníženie biodiverzity, mortalita živočíchov pri prevádzke na komunikáciách, zásah do migračných trás*
- *odstraňovanie stromov popri cestách bez náhrady*
- *strety zvery s dopravou – nerešpektovanie ťahov migrujúcich zvierat (obojživelníky, poľovná zver...)*

Za negatívne vplyvy rozširovania a modernizácie cestnej siete, ktoré súvisia s krokmi definovanými plánom udržateľnej mobility, možno považovať zásahy do krajiny. Potenciálne riziko tak predstavuje fragmentácia biotopov, mortalita živočíchov pri premávke na komunikáciách, ovplyvnenie migračných trás živočíchov apod. Minimalizovať negatívne vplyvy týchto zásahov a zároveň podporiť ovplyvnené druhy živočíchov a rastlín pre zachovanie biologickej rozmanitosti je možné za predpokladu realizácie vhodných opatrení (pred, v priebehu a po výstavbe komunikácie).

Ďalšie vplyvy môžu nastať zmenou druhového zloženia pozemkov v blízkom okolí budovaných komunikácií - výsadby nepôvodných druhov, druhové zmeny vplyvom zmien podmienok (exhaláty, chemické látky zo zimnej údržby komunikácií a z prevádzky).

### III. 5. Environmentálne aspekty vrátane zdravotných aspektov zistených na medzinárodnej, národnej a inej úrovni, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu, ako aj to, ako sa zohľadnili počas prípravy strategického dokumentu

Plán udržateľnej mobility sa nachádza na rozhraní dvoch rôznych cieľov. Na jednej strane ide o zabezpečenie nízko nákladovej a účinnej mobility tovaru a osôb ako centrálného prvku konkurencieschopného spoločného trhu EÚ a ako priaznivého základu voľného pohybu osôb. Na druhej strane je však potrebné čeliť čoraz vyššej hustote dopravy a minimalizovať externé náklady v podobe dopravných nehôd, dopravných zápch, poškodzovania životného prostredia a zdravia obyvateľov.

Vzťah k iným strategickým dokumentom je v rámci predkladanej Správy o hodnotení podrobne popísaný v kapitole II.6, vrátane vyhodnotenia vzťahu Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho kraja ku koncepciám na úrovni národnej, regionálnej a na úrovni lokálnej.

V Slovenskej republike existuje celá rada koncepčných dokumentov obsahujúcich ciele ochrany životného prostredia a verejného zdravia. Pre základný rámec hodnotenia SEA v rámci tejto kapitoly boli vybrané len tie, ktoré je možné v riešenom území a z hľadiska zamerania posudzovanej koncepcie považovať za najvýznamnejšie (dokumenty, pri ktorých bol v kapitole II.6. definovaný vo vzťahu k PUM TSK silný vzťah). Tabuľka nižšie popisuje relevantné ciele a stručne sumarizuje mieru ich plnenia na úrovni konkrétnych navrhnutých opatrení v rámci návrhu PUM TSK.

**Tabuľka 23 Relevantné environmentálne aspekty vrátane zdravotných aspektov na národnej úrovni z hľadiska PUM TSK**

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, december 2016)	ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy	<p>Špecifický cieľ je zameraný na redukciu emisií skleníkových plynov do ovzdušia, minimalizáciu počtu obyvateľov zasiahnutých hlukom, vibráciami, dopravnými nehodami a ďalšími determinantmi zdravia generovanými dopravným sektorom, znižovanie spotreby energie, zábery pôdy, prírodu a krajinu, vodné útvary, riziká spojené so zmenou klímy a na minimalizáciu tvorby odpadov a zabezpečenie environmentálne priaznivého nakladania s nimi.</p> <p>Ide o cieľ, ktorý je rámcovo v súlade s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TSK:</p> <p><u>Dostavba komunikačnej siete</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora dostavby obchvatov miest – zníženie tranzitnej dopravy v mestách a obciach,</li> <li>- Zvýšenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry – rekonštrukcia a preložky ciest,</li> <li>- Podpora dostavby nadradenej cestnej siete.</li> </ul> <p><u>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy.</li> </ul>



Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
		<p><u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon,</li> <li>- Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave,</li> <li>- Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže.</li> </ul>
	<p>ŠŽ3: Zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov železničnej prevádzky</p>	<p>Zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov osobnej a nákladnej dopravy bude vyžadované na posilnenie úlohy železnice v rámci VOD, zvýšenie výkonnosti v nákladnej doprave. Na neelektrifikovaných tratiach a predovšetkým v mestských a prímestských oblastiach je rovnako dôležitým cieľom dosiahnuť ekologickosť hnacích vozidiel, a to aj podporou alternatívnych palív.</p> <p>Ide o cieľ, ktorý je rámcovo v súlade s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TSK:</p> <p><u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave.</li> </ul> <p><u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernizácia železničnej infraštruktúry,</li> <li>- Zvýšenie dostupnosti zastávok VOD.</li> </ul> <p><u>Podpora vzniku integrovaného dopravného systému</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Integrácia železničnej a autobusovej dopravy.</li> </ul> <p><i>V železničnej doprave sú elektrifikované len dve trate – č. 120 a 125. Ostatné trate sú prevádzkované len nezávislou trakciou. Nasadzované vozidlá sú však väčšinou nové alebo po modernizácii nie staršej ako 10 rokov. Pre zvýšenie podielu elektrickej trakcie v železničnej doprave je vhodné prioritne elektrizovať trať č. 140 do Prievidze.</i></p>
	<p>ŠVO4: Zabezpečiť lepšie podmienky pre cyklistickú a pešiu dopravu na miestnej a regionálnej úrovni</p>	<p>Bude potrebné prijať celý rad opatrení od zmeny prístupu pri priestorovom plánovaní k prioritne nemotorových módov, cez úpravy jestvujúcich priestorov všade tam, kde priestor pre automobilovú dopravu nie je celkom využívaný, alebo je využívaný v rozpore so základnými mestskými funkciami. Chodníky je treba zbaviť parkujúcich áut, je treba vyprojektovať, zafinancovať a realizovať novú priestorovo integrovanú infraštruktúru pre peších a cyklistov tam, kde je to potrebné.</p>

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
		<p>Ide o cieľ, ktorý predmetný PUM TSK rovnako rieši a uvedomuje si v tomto ohľade výrazné slabé miesta.</p> <p>PUM TSK definuje v tejto oblasti nasledujúce strategické a špecifické ciele:</p> <p><u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Budovanie bezpečnej siete peších trás v mestách a obciach,</li> <li>- Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov,</li> <li>- Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru.</li> </ul> <p><u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí (zapojenie mikroregiónov do plánovania cyklodopravy),</li> <li>- Dobudovanie spojitkej siete cyklotrás.</li> </ul> <p><u>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora budovania spojitkej bezpečnej siete cyklochodníkov a cyklostrás.</li> </ul> <p><u>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy,</li> <li>- Budovanie oddelených trás pre cyklistickú dopravu,</li> <li>- Rozšírenie zón s obmedzenou rýchlosťou (obytné zóny, zóny 30).</li> </ul> <p><u>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora rozvoja bikesharingu,</li> <li>- Zlepšenie možnosti prepravy bicyklov v prostriedkoch verejnej dopravy, najmä železničnej,</li> <li>- Integrácia cyklodopravy s inými formami dopravy, najmä verejnej.</li> </ul> <p><u>Podpora vyššieho využitia pešej dopravy</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zvyšovanie kvality siete trás pre pešiu dopravu v mestách,</li> <li>- Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry pre pešiu dopravu.</li> </ul> <p><i>Cyklistickú infraštruktúru na území Trenčianskeho samosprávneho kraja nemožno v súčasnosti hodnotiť ako fungujúci celok. Kvalita súčasných cyklotrás je rôznorodá a kapacita je absolútne nedostačujúca. Súčasná výstavba cyklotrás je zameraná na kľúčové cyklomagistrály pozdĺž veľkých tokov riek. Výsledkom analýzy dostupnosti sú definované štyri oblasti, v rámci ktorých sú sídla koncentrované vo vhodnej vzdialenosti pre každodennú cyklodopravu: sever: Púchov – Považská Bystrica; stred: Trenčín</i></p>

Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
		– Nemšová – Dubnica nad Váhom – Nová Dubnica – Trenčianske Teplice – Ilava; západ: Nové Mesto nad Váhom – Stará Turá – Myjava – Brezová pod Bradlom a juh: oblasti Hornej Nitry.
	ŠV2: Zlepšenie systému slovenských verejných prístavov	<p>Cieľ je zameraný na zlepšenie nevyhovujúceho technického a prevádzkového stavu verejných prístavov a súvisiacej infraštruktúry pre identifikované potreby dopytu. Zlepšenie technických a prevádzkových podmienok systému verejných prístavov minimalizuje negatívny dopad vodnej dopravy na životné prostredie a zdravie ľudí tým, že prispeje k prechodu na iný druh dopravy (hlavne v nákladnej doprave).</p> <p>Ide o cieľ, ktorý je plne v súlade s nasledujúcim strategickým a špecifickým cieľom predmetného PUM TSK:  <u>Zlepšenie kvality lokálneho napojenia kraja</u>                      - Podpora výstavby a splavnosti vodných ciest.  <i>Trenčiansky kraj nemá napojenie na medzinárodnú lodnú dopravu. Vážska vodná cesta je navrhovaná a čiastočne už realizovaná vodná cesta medzinárodného významu spájajúca mesto Žilina s Dunajom. Južné napojenie Váhu na Dunaj je významné. Napojením na Dunaj je Slovenská republika z hľadiska vodnej dopravy priamo napojená cez Prieplav Rýn-Mohan-Dunaj na medzinárodnú sieť vodných ciest. Výstavba Vážskej vodnej cesty v úseku Komárno – Žilina bude na území TSK pozostávať z výstavby týchto stavieb: plavebné komory Horná Streda, Nové Mesto nad Váhom, Kostolná, Trenčín, Dubnica, Ilava, Ladce, Považská Bystrica, lodné zdvihadlo Nosice a plánované prístavy Nové Mesto nad Váhom, Trenčín, Dubnica, Púchov a Považská Bystrica.</i></p>
„Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (č. uznesenia 110/2019)	<p>Opatrenia</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zahrnutie témy elektromobility do všetkých relevantných stratégií a politik štátu</li> <li>- Kontinuita priamej podpory na používanie nízko emisných vozidiel</li> <li>- Dlhodobý finančný mechanizmus na podporu rozvoja nabíjacej infraštruktúry</li> <li>- Podpora výskumu, vývoja a výroby batérií</li> <li>- Informačná kampaň</li> <li>- Realizácia právneho, technického a obchodného</li> </ul>	<p>Cieľom zvýšeného zastúpenia elektrických vozidiel v systéme dopravy je prechod na nízkoemisné a bezemisné formy dopravy, čo predstavuje trend strategicky definovaný aj na úrovni Európskej komisie a je súčasťou nízkouhlíkového hospodárstva.</p> <p>Ide o cieľ, ktorý je rámcovo v súlade s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TSK:  <u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u>                      - Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon,                      - Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave.</p> <p><i>Okrem približne 50 % autobusov v meste Prievidza nie sú žiadne autobusy na alternatívne palivá. Na území kraja sa nachádza celkovo 35 verejných čerpacích staníc s ponukou LPG, len 1 stanica s ponukou CNG v Novom Meste nad Váhom (čerpacia stanica CNG v Prievidzi je neverejná a slúži len pre potreby autobusov SAD Prievidza) a 21 staníc s možnosťou dobíjania elektromobilov.</i></p>

**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
	<p>prostredia pre elektromobilitu v SR</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zrýchlené odpisy elektromobilov a nabíjajúcich staníc pre elektrické vozidlá</li> <li>- Uplatňovanie princípov zeleného verejného obstarávania pri nákupe motorových vozidiel</li> <li>- Odlišiteľné označenie elektrických vozidiel</li> <li>- Využívanie vyhradených jazdných pruhov elektrickými vozidlami</li> <li>- Nízkoemisné zóny</li> <li>- Zjednodušenie administratívneho procesu pri výstavbe nabíjacej infraštruktúry</li> <li>- Legislatívne zavedenie povinnosti budovať nabíjajúcu infraštruktúru pri výstavbe nových parkovacích miest</li> <li>- Inštalácia nabíjacej stanice na parkoviskách štátnych inštitúcií</li> <li>- Prispôsobenie elektrotechnickej kvalifikácie pre výrobu a servis elektrických vozidiel</li> </ul>	
<p>Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky (č. uznesenia 505/2016)</p>	<p>Nie sú tu definované konkrétne ciele z hľadiska ŽP ani ciele venované zdravotným aspektom.</p>	<p>Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá je obecné vnímaná ako priamy nástroj slúžiaci k ovplyvneniu životného prostredia a zdravia obyvateľov podporovaním využívania alternatívnych palív namiesto fosílnych zdrojov. Alternatívne palivá prispievajú k eliminácii emisií uhlíka v tomto odvetví a vylepšujú environmentálne správanie odvetvia dopravy. Chýbajúci harmonizovaný rozvoj infraštruktúry pre alternatívne palivá bráni rozvoju úspor z rozsahu na strane ponuky a mobility na strane dopytu. Je potrebné vybudovať nové siete infraštruktúry pre také druhy palív, ktoré znížia celkové emisie CO<sub>2</sub>, ako aj SO<sub>x</sub> a nahradia fosílna palivá s potenciálom dodávať energie z obnoviteľných zdrojov.</p>

**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
		Koncepcia PUM TSK je zapracovaná v súlade so stanovenou politikou.
Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (č. uznesenia 504/2016)	Opatrenie č. 8. Zavádzanie nízko emisných zón	<p>Opatrenie predstavuje stimuláciu dopytu po vozidlách s alternatívnym pohonom. Nízko emisné zóny môžu byť vyhlásené v niekoľkých úrovniach, ktoré budú naviazané na emisné limity motorových vozidiel. Zavedením emisných štandardov EURO pre registráciu nových motorových vozidiel sa darí efektívne znižovať emisie novo registrovaných vozidiel.</p> <p>Tento cieľ je v súlade s víziou a cieľmi PUM TSK; konkrétne s nasledujúcim strategickým a špecifickým cieľom:  <u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u>                      - Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon.</p>
	Opatrenie č. 2. Podpora infraštruktúry alternatívnych palív	<p>V dokumente sa konkrétne pre SR uvádza v roku 2030 – 35 000 elektrických vozidiel a plug-in hybridov. Pre nabíjaciú infraštruktúru sa stanovil cieľ do roku 2025 mať 1 500 stojanov pre stredne rýchle nabíjanie (do 22 kW) a rýchle nabíjanie (nad 22 kW).</p> <p>Tento cieľ je v súlade s víziou a cieľmi PUM TSK; konkrétne s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi:  <u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u>                      - Podpora uvedenia vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon,                      - Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave.</p>
Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OPII) na roky 2014 – 2020 (schválený Európskou komisiou dňa 28. 10. 2014)	<p>Prioritná os 6: Cestná infraštruktúra</p> <p>Špecifický cieľ 6.2: Zlepšenie bezpečnosti a dostupnosti cestnej infraštruktúry TEN-T a regionálnej mobility prostredníctvom výstavby a modernizácie ciest I. triedy</p>	<p>Cesty I. triedy sú dôležité pre medzinárodnú a celoštátnu cestnú dopravu, vzájomné prepojenia regiónov, sídiel samosprávnych krajov, okresov a prepojenia s cestnou sieťou susedných krajín. Dopravný, hospodársky i spoločenský význam ciest I. triedy deklarujú dosahované dopravné výkony, intenzity dopravy, skladba dopravného prúdu a ich podiel z celoštátnych ukazovateľov dosahovaných na celej cestnej sieti.</p> <p>Špecifický cieľ je potrebné chápať taktiež v kontexte snahy o zlepšenie regionálnej mobility, bezpečnosti a zabezpečenie prístupu obyvateľov SR k TEN-T a jednotnému trhu. Na skrátenie vzájomnej časovej dostupnosti miest a regiónov SR je potrebné budovanie obchvatov a preložiek ciest I. triedy, najmä v úsekoch s nevyhovujúcimi technickými a kapacitnými parametrami a tam, kde sa neuvažuje s trasovaním ťahov TEN-T.</p> <p>Investície do roku 2020 v rámci OPII by mali slúžiť na vypĺňanie medzier a chýbajúcich spojení v základnej infraštruktúre na národnej aj cezhraničnej úrovni, s dôrazom na trvalo udržateľnú, ekologickjšiu a nákladovo-efektívnejšiu dopravnú infraštruktúru. V oblasti verejnej osobnej dopravy</p>

Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
		<p>a udržateľnej mestskej mobility, budú podporované predovšetkým veľké sídelno-urbanistické aglomerácie, a to prostredníctvom podpory integrácie dopravných systémov a obnovy mobilných prostriedkov zabezpečujúcich železničnú, osobnú a mestskú hromadnú prepravu cestujúcich.</p> <p>V súčasnom znení OPII nie je venovaná osobitná pozornosť problematike zavádzania alternatívnych palív v cestnej doprave.</p> <p>Cieľ „zlepšenie bezpečnosti“ je v súlade s víziou a cieľmi PUM TSK; konkrétne s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi:</p> <p><u>Dostavba komunikačnej siete</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora dostavby obchvatov miest – zníženie tranzitnej dopravy v mestách a obciach,</li> <li>- Zvýšenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry – rekonštrukcia a preložky ciest.</li> </ul> <p><u>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy.</li> </ul>
Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, jún 2014)	SC5: Zníženie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy	<p>Čiastkovými cieľmi uvedeného strategického cieľa je monitoring zložiek životného prostredia v súvislosti s prevádzkou diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy, budovanie protihlukových opatrení, efektívne budovanie obchvatov miest a obcí a budovanie ekoduktov.</p> <p>Ide o cieľ, ktorý je v súlade s väčšinou navrhnutých strategických a špecifických cieľov predmetného PUM TSK, predovšetkým s cieľmi v rámci oblasti zmeny „Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti“.</p>
	SZ3: Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra	<p>Špecifický cieľ navrhuje modernizáciu dôležitých tratí s vysokým dopravným potenciálom. Z pohľadu zníženia vplyvu dopravy na životné prostredie a dosiahnutie vyššej energetickej nezávislosti železnice na ropných produktoch je žiaducou súčasťou modernizácie aj elektrifikácia trate.</p> <p>Ide o cieľ, ktorý je rámcovo v súlade s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TSK:</p> <p><u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave,</li> <li>- Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže.</li> </ul> <p><u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernizácia železničnej infraštruktúry,</li> </ul>

Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
		<p>- Zvýšenie dostupnosti zastávok VOD.</p> <p><u>Podpora vzniku integrovaného dopravného systému</u> - Integrácia železničnej a autobusovej dopravy.</p>
	SL4: Znižovanie socioekonomických dopadov leteckej dopravy	<p>Strategický cieľ je zameraný na znižovanie negatívnych dopadov leteckej dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo a zahŕňa priority ako je monitoring činiteľov spojených s možným vznikom negatívnych dopadov na životné prostredie a obyvateľstvo (hluk, emisie, kvalita podzemných vôd) a realizáciu opatrení vedúcich k ochrane životného prostredia.</p> <p>Ide o cieľ, ktorý je rámcovo v súlade s nasledujúcim strategickým a špecifickým cieľom predmetného PUM TSK: <u>Zlepšenie kvality lokálneho napojenia kraja</u> - Podpora rozvoja leteckej dopravy</p>
	SV4: Znižovanie ekologických dopadov vodnej dopravy	<p>Strategický cieľ je zameraný na znižovanie negatívnych dopadov vodnej dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo, predovšetkým znižovanie emisií z plavebnej prevádzky a eliminácii ekologických záťaží vo verejných prístavoch. Zahŕňa napríklad vytvorenie podmienok pre remotorizáciu plavidiel a monitoring a odstraňovanie ekologických záťaží vzniknutých v minulosti a pri prekladacích činnostiach.</p> <p>Ide o cieľ, ktorý je rámcovo v súlade s nasledujúcim strategickým a špecifickým cieľom predmetného PUM TSK: <u>Zlepšenie kvality lokálneho napojenia kraja</u> - Podpora výstavby a splavnosti vodných ciest.</p>
	SD3: Zvýšenie kvality vozidlového parku a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy.	<p>Strategický cieľ je zameraný na infraštruktúrne aspekty spočívajúce v zvýšení ekologickej, energetickej efektívnosti a prístupnosti vozidiel verejnej osobnej dopravy.</p> <p>Ide o cieľ, ktorý je rámcovo v súlade s mnohými strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TSK, napríklad: <u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u> - Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon, - Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave, - Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže, - Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu.</p>

Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
		<p><u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Budovanie bezpečnej siete peších trás v mestách a obciach,</li> <li>- Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov,</li> <li>- Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru.</li> </ul> <p><u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí (zapojenie mikroregiónu do plánovania cyklodopravy),</li> <li>- Dobudovanie spojitých trás cyklotrás.</li> </ul> <p><u>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora rozvoja bikesharingu.</li> </ul>
Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015)	Priorita SD2.2: Skvalitňovanie verejnej osobnej dopravy jej integráciou, zlepšením plánovaním a implementáciou štandardov kvality, aby bola bezpečná, ekologická a konkurencieschopná voči individuálnej automobilovej doprave	<p>Ide o cieľ, ktorý je rámcovo v súlade s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TSK:</p> <p><u>Podpora vzniku integrovaného dopravného systému</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Integrácia železničnej a autobusovej dopravy,</li> <li>- Zavedenie tarifnej a časovej integrácie mestskej a prímestskej autobusovej a železničnej dopravy,</li> <li>- Vybudovanie informačného systému pre systém IDS (online, aplikácie),</li> <li>- Zavedenie integrácie železničnej a autobusovej dopravy,</li> <li>- Zaisťovanie dopravnej obsluhy sídel v TSK verejnou dopravou.</li> </ul> <p><u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernizácia železničnej infraštruktúry,</li> <li>- Zvýšenie dostupnosti zastávok VOD,</li> <li>- Zvýšenie preferencie vozidiel verejnej dopravy v cestnej premávke,</li> <li>- Vybudovanie prestupných uzlov vrátane parkovísk typu P + R.</li> </ul> <p><u>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zvýšenie kvality služieb verejnej dopravy.</li> </ul>
	Priorita SD3.1: Zabezpečenie nízkopodlažného alebo low-entry vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite a s vysokým komfortom pre	<p>Ide o cieľ, ktorý je rámcovo v súlade s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TSK:</p> <p><u>Zvýšenie kvality verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dodržiavanie presnosti cestovných poriadkov, zaisťovanie nadväznosti spojov,</li> <li>- Zvýšenie podielu bezbariérových vozidiel a kvality vozového parku (cestné, železničné).</li> </ul>



**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
	cestujúcich, vysokou energetickou efektívnosťou a nízkymi emisiami	<p><u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u></p> <p>- Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave.</p>
Programové vyhlásenie vlády SR (2016-2020) za oblasť dopravy	<p>Oblasť 3. Plynule pokračovať v podpore hospodárskeho, sociálneho a environmentálneho rozvoja krajiny</p> <p><i>Dosahovanie rovnováhy medzi hospodárskym, sociálnym a environmentálnym rozvojom je možné iba premyslenou, cieľavedomou a komplexnou hospodárskou politikou zahŕňajúcou efektívne spravovanie verejných finančných zdrojov, vytváranie optimálnych podmienok pre podnikateľskú činnosť, vytváranie zdrojov pre prostredie stimulujúce harmonické medziľudské vzťahy, ktoré sú základom sociálneho rozvoja spoločnosti v prijateľnom environmentálnom prostredí.</i></p>	<p>Budovanie dopravnej infraštruktúry a podpora moderných a efektívnych spôsobov dopravy je jednou z priorít vlády Slovenskej republiky v rokoch 2016 až 2020. Špeciálnu pozornosť bude vláda venovať výstavbe a modernizácii dopravnej infraštruktúry v regiónoch, ktoré patria medzi menej rozvinuté, keďže dostupnosť dopravnej siete je jedným zo základných predpokladov ich ďalšieho rozvoja.</p> <p>Vláda podporuje spracovanie Národného generelu dopravy SR, jeho cieľom bude zabezpečenie ekonomicky efektívnej, bezpečnej, kapacitnej, kvalitnej a plynulej dopravy. Cieľom generelu dopravy SR bude získať komplexný pohľad na riešenie všetkých dopravných vzťahov na Slovensku, čo umožní jasne nastaviť priority v oblasti dopravy.</p> <p>Z tohoto pohľadu je PUM TSK jedným z kľúčových podkladových strategických dokumentov generelu dopravy a v rámci programového vyhlásenia vlády SR je prioritným dokumentom.</p>

**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
<p>Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy</p>	<p>Kategória 5.1 Výstavba Strategický cieľ 5.1.1: Posilnenie regionálnej mobility a zníženie dopravného zaťaženia v husto obývaných územiach VÚC budovaním napojení na Transeurópsku a medzinárodnú cestnú sieť.</p>	<p>Ide o ciele, ktoré sú rámcovo v súlade s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TSK: <u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej</u> - Modernizácia železničnej infraštruktúry, - Zvýšenie dostupnosti zastávok VOD, - Zvýšenie preferencie vozidiel verejnej dopravy v cestnej premávke, - Vybudovanie prestupných uzlov vrátane parkovísk typu P + R.</p> <p><u>Podpora vzniku integrovaného dopravného systému</u> - Integrácia železničnej a autobusovej dopravy, - Zavedenie tarifnej a časovej integrácie mestskej a prímestskej autobusovej a železničnej dopravy, - Vybudovanie informačného systému pre systém IDS (online, aplikácie), - Zavedenie integrácie železničnej a autobusovej dopravy, - Zaisťovanie dopravnej obsluhy sídel v TSK verejnou dopravou.</p>
	<p>Kategória 5.2 Rekonštrukcia Strategický cieľ 5.2.1: Zabezpečenie kvalitnej dopravnej obsluhy územia rekonštrukciou ciest II. a III. triedy zabezpečujúcich prepojenia centier cestovného ruchu, priemyselných zón, centier osídlenia a podporujúcich cezhraničnú spoluprácu Euroregiónov Strategický cieľ 5.2.3: Zvýšenie bezpečnosti dopravy, podpora integrácie verejnej hromadnej dopravy a zavádzania alternatívnych pohonov dopravy obnovou a modernizáciou úsekov ciest II. a III. triedy zabezpečujúcich dopravné napojenia terminálov osobnej dopravy, budovaním prvkov upokojenia dopravy v sídlach a</p>	<p><u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u> - Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon, - Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave.</p> <p><u>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</u> - Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy.</p>

**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
	<p>budovanie inteligentných dopravných systémov.</p> <p>Kategória 5.3 Údržba a oprava Strategický cieľ 5.3.1: Kontinuálne zabezpečovanie zjazdnosti, kvality prevádzkovej spôsobilosti vozoviek ciest II. a III. triedy a ich súčastí, odstraňovaním nedostatkov a vykonávaním pravidelnej údržby pomocou vysoko odborného personálu a kvalitného vozidlového a strojového parku.</p>	
Program revitalizácie železničných spoločností schválený uznesením vlády SR č. 188/2011)	Nie sú tu definované konkrétne ciele z hľadiska ŽP ani ciele venované zdravotným aspektom.	<p>Železničná doprava v rámci dopravného systému má svoje špecifické a nezastupiteľné postavenie, je chápaná ako nosný, hromadný a ekologický spôsob dopravy.</p> <p>Slovenská republika v rámci svojej dopravnej politiky presadzuje model trvalo udržateľnej mobility a podporuje rozvoj a revitalizáciu železničnej prepravy, keďže ide o formu verejnej osobnej dopravy priateľskú k životnému prostrediu.</p> <p>Koncepcia PUM TSK je spracovaná v súlade so stanoveným programom.</p>
Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike v rokoch 2011 – 2020 (Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020) (schválená uznesením vlády SR č. 798/ 2011)	<p>Nie sú tu definované konkrétne ciele z hľadiska ŽP.</p> <p>Tri rámcové ciele sa venujú zdravotným aspektom z hľadiska bezpečnosti dopravy a majú súvislosť s PUM TSK: E. Zvýšenie úrovne bezpečnosti cestnej infraštruktúry F. Zvýšenie úrovne bezpečnosti prostredníctvom bezpečnejších vozidiel a zavádzaním</p>	<p>Ide o ciele, ktoré sú v súlade s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TSK:</p> <p><u>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy.</li> </ul> <p><u>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora rozvoja kvalitnej a bezpečnej infraštruktúry v obciach a mestách,</li> <li>- Podpora chôdze a cyklickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu,</li> <li>- Podpora vzniku IDS,</li> <li>- Zvýšenie kvality služieb verejnej dopravy.</li> </ul>

**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
	inteligentných dopravných systémov (IDS) G. Zvýšenie úrovne bezpečnosti v cestnej nákladnej a autobusovej doprave	
Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015)	Priorita 4 Osveta, výskum a vzdelávanie	<p>Stanovené opatrenia v rámci priority 4 majú viesť k zvýšeniu bezpečnosti, zlepšeniu životného štýlu a zdravotného stavu obyvateľstva, čo vytvorí predpoklady pre fungovanie dlhodobo ekonomicky aktívnej a zdravej pracovnej sily.</p> <p>Podpora cyklo dopravy môže mať pozitívny vplyv na zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy a z toho vyplývajúce zníženie negatívnych vplyvov na verejné zdravie a životné prostredie.</p> <p>Ide o cieľ, ktorý predmetný PUM TSK rieši a uvedomuje si v tomto ohľade výrazné slabé miesta. PUM TSK definuje v tejto oblasti nasledujúce strategické a špecifické ciele:</p> <p><u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Budovanie bezpečnej siete peších trás v mestách a obciach,</li> <li>- Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov,</li> <li>- Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru.</li> </ul> <p><u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí (zapojenie mikroregiónov do plánovania cyklo dopravy),</li> <li>- Dobudovanie spojitej siete cyklotrás.</li> </ul> <p><u>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora budovania spojitej bezpečnej siete cyklochodníkov a cyklotrás.</li> </ul> <p><u>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy,</li> <li>- Budovanie oddelených trás pre cyklistickú dopravu,</li> <li>- Rozšírenie zón s obmedzenou rýchlosťou (obytné zóny, zóny 30).</li> </ul> <p><u>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora rozvoja bikesharingu,</li> <li>- Zlepšenie možnosti prepravy bicyklov v prostriedkoch verejnej dopravy, najmä železničnej,</li> <li>- Integrácia cyklo dopravy s inými formami dopravy, najmä verejnej.</li> </ul>

Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
		<p><u>Podpora vyššieho využitia pešej dopravy</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zvyšovanie kvality siete trás pre pešiu dopravu v mestách,</li> <li>- Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry pre pešiu dopravu.</li> </ul> <p><i>Snaha v SR zabezpečiť vyvážený a trvalo udržateľný rozvoj mobility a tiež podmienky na zvyšovanie životnej úrovne obyvateľstva si bude vyžadovať oveľa väčšiu podporu cyklo dopravy aj v slovenských mestách.</i></p> <p><i>Cyklistickú infraštruktúru na území TSK nie je možné v súčasnosti hodnotiť ako fungujúci celok. Na prevažnej väčšine riešeného územia nie sú vybudované medzimestské cyklotrasy v takej hustote, aby zaistili bezpečnú cyklo dopravu.</i></p>
Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 – v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001 (AUREX, s.r.o., november 2011)	Princíp TUR 6: Zmena správania a hodnotových orientácií vo vzťahu k životnému prostrediu najmä vo vzťahu k prírode a prírodným zdrojom	<p>Dokument KURS akcentuje v rámci princípu TUR 6 rešpektovania cieľov schválených dokumentov environmentálnej politiky SR:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stratégia, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky,</li> <li>- Národný environmentálny akčný program Slovenskej republiky II,</li> <li>- Koncepcia uplatňovania Agendy 21,</li> <li>- Národná stratégia trvalo– udržateľného rozvoja Slovenskej republiky.</li> </ul> <p>PUM TSK definuje vo vzťahu k princípu TUR 6 a k životnému prostrediu nasledujúce strategické a špecifické ciele:</p> <p><u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon,</li> <li>- Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave,</li> <li>- Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže.</li> </ul>
Národná stratégia regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (pôvodná aktualizácia strategického dokumentu na roky 2014 až 2020)	Prioritná oblasť B. Udržateľný rast: - Podporovanie ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje. - Zvýšiť kvalitu životného prostredia ako jedného zo	<p>Prioritná oblasť B má za cieľ podporovať hospodársku činnosť, ktorá akceptuje životné prostredie, využíva nové technológie, druhotné suroviny a obnoviteľné zdroje a taktiež zvyšovať kvalitu životného prostredia vo všetkých jeho zložkách (vrátane obytného a pracovného prostredia, regenerácie sídiel, ochrany prírody a ochrany kultúrno – historického dedičstva), predpokladov rastu kvality života obyvateľstva.</p> <p>Národná stratégia regionálneho rozvoja Slovenskej republiky definuje konkrétne priority a ciele stratégie rozvoja Trenčianskeho kraja, ktoré sú podnetné vo vzťahu ku koncepcii PUM TSK. Ide najmä o potrebu dobudovať kvalitné komunikácie II. a III. triedy za účelom zníženia dopravnej nehodovosti;</p>

**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
	<p>základných predpokladov rastu kvality života obyvateľov v regiónoch Slovenska,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Posilniť komplexnú ochranu prírodného bohatstva Slovenska v súlade s medzinárodnými záväzkami,</li> <li>- Adaptácia krajiny na zmenu klímy s cieľom znížiť povodňové riziká, riziká sucha, zvýšiť plošne protieróziu ochranu pôd a retenčnú kapacitu poľnohospodárskej a lesnej krajiny, ako aj minimalizovať podiel nepriepustných povrchov a vytváranie nových nepriepustných plôch na urbanizovaných plochách v intraviláne obcí, podporovať zvyšovanie podielu vegetácie pre zadržiavanie a infiltráciu dažďových vôd v sídlach.</li> </ul>	<p>potrebu vybudovať rýchlostnú komunikáciu R2; podporiť rozvoj ekologických foriem dopravy; zlepšenie dopravnej infraštruktúry s prepojením celého regiónu západ - východ (stredné Považie - Horná Nitra) a realizovať zámery týkajúce sa splavnenia Váhu.</p> <p>Ide o ciele, ktoré sú rámcovo v súlade so všetkými definovanými strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TSK, pretože PUM je svojím charakterom dokumentom, ktorý stavia na princípoch trvale udržateľného rozvoja.</p>
<p>Koncepcia ochrany prírody a krajiny do roku 2030</p>	<p>Dlhodobý cieľ 3 Vytvoriť právne, inštitucionálne a manažmentové podmienky pre ochranu krajiny, zabezpečenie stability a konektivity v krajine, odolnosť prírodného prostredia na zmenu klímy a udržateľné využívanie prírodných zdrojov:</p> <p>Operatívny cieľ 3.2 Rozšíriť rozsah opatrení zvyšujúcich odolnosť prírodného prostredia na zmenu klímy</p>	<p>Doprava je jedným z kľúčových oblastí a sektorov, u ktorých by sa pri tvorbe legislatívneho a koncepčného rámca mali zohľadňovať aspekty adaptácie na zmenu klímy. Téma zmeny klímy je súčasťou hodnoteného PUM TSK.</p> <p>Plánovanie trvalo udržateľnej mobility je tiež spôsobom ako reagovať na nežiadúce klimatické zmeny.</p> <p>S adaptáciou na zmenu klímy bezprostredne súvisia nasledujúce ciele predmetného PUM TSK:</p> <p><u>Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu</u> (oblasť zmeny "Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti")</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora realizácie vodozadržných opatrení v blízkosti ciest, výsadba vhodnej zelene,</li> <li>- Podpora zvyšovania kvality verejných priestorov miest a ich odolnosti voči klimatickým zmenám,</li> <li>- Podpora výsadby zelene v mestách a obciach.</li> </ul>

**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
Akčné plány pred hlukom v okolí diaľnic a rýchlostných komunikácií pre stav v roku 2006	Nie sú tu definované konkrétne ciele z hľadiska ŽP ani ciele venované zdravotným aspektom.	<p>Spracovanie strategických hlukových máp a akčných plánov v okolí ciest I. triedy prebieha na cestách, na ktorých v stanovených rokoch bola intenzita doprava vyššia ako 6 mil. vozidiel za rok (pre stav v roku 2006, v súčasnej dobe 3 mil. vozidiel za rok). Relevantným cieľom strategickkej hlukovej mapy je na základe pravidelného monitorovania znížiť hlukovú záťaž z pozemnej cestnej dopravy aplikáciou poznatkov z technickej akustiky vo všetkých stupňoch navrhovaných činností, pri ktorých sa predpokladá zásah do životného prostredia a zdravia obyvateľov v súvislosti s hlukovou záťažou.</p> <p>V rámci PUM TSK boli v súvislosti s ochranou pred hlukom navrhnuté v oblasti zmeny „Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti“ dva ciele:  <u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon,</li> <li>- Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže.</li> </ul>
Aktualizácia Národného programu podpory zdravia v Slovenskej republike (schválený uznesením vlády SR č. 634/2014)	<p>Oblasť A. Preventívne opatrenia, zamerané na znížovanie výskytu chronických neinfekčných ochorení</p> <p>I. Opatrenia zamerané primárne na podporu zdravého životného štýlu: 4. Zdravé pracovné a životné podmienky – b) životné prostredie</p>	<p>Hlavným cieľom z oblasti životného prostredia je implementácia záverov 5. ministerskej konferencie o životnom prostredí a zdraví konanej v Parme v roku 2010 a minimalizácia rizík vyplývajúcich zo životného prostredia a následná ochrana zdravia ľudí, najmä detí a mladistvých.</p> <p>Realizácia PUM TSK môže prispieť k dosiahnutiu stanovených opatrení Národného programu. Dôjde k zníženiu rizík spojených so znečistením ovzdušia z emisií motorových výfukových plynov. Dôjde k zníženiu hluku v obytnej oblasti a tak sa vytvoria podmienky pre dobrý psychický vývoj detí, lepšie vzdelanie, poznamenanie hlukom. Môže dôjsť k zníženiu rizika rozvoja obezity u detí, ak budú využívať bicykle k dennému transportu alebo budú chodiť do školy pešo. Podmienkou je zaistenie bezpečnej jazdy na bicykli a bezpečnej chôdze detí do školy.</p> <p>V rámci PUM TSK boli v súvislosti so zdravým životným prostredím navrhnuté ciele:  <u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Budovanie bezpečnej siete peších trás v mestách a obciach,</li> <li>- Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov.</li> </ul> <p><u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí (zapojenie mikroregiónu do plánovania cyklodopravy),</li> <li>- Dobudovanie spojitej siete cyklotrás.</li> </ul>

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
		<p><u>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora budovania spojitaj bezpečnej siete cyklochodníkov a cyklotrás,</li> <li>- Kvalitné a bezpečné cestné prepojenie medzi jednotlivými obcami a mestami kraja.</li> </ul> <p><u>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora rozvoja bikesharingu,</li> <li>- Zlepšenie možnosti prepravy bicyklov v prostriedkoch verejnej dopravy, najmä železničnej,</li> <li>- Integrácia cyklo dopravy s inými formami dopravy, najmä verejnej.</li> </ul> <p><u>Podpora vyššieho využitia pešej dopravy</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zvyšovanie kvality siete trás pre pešiu dopravu v mestách,</li> <li>- Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry pre pešiu dopravu.</li> </ul> <p><u>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zvýšenie kvality a bezpečnosti siete trás pre nemotorovú dopravu – prepojenie medzi obcami a mestami,</li> <li>- Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu.</li> </ul> <p><u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže.</li> </ul>
<p>Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky V. (NEHAP V.) (schválený uznesením vlády SR v januári 2019)</p>	<p>Priorita (a) zlepšenie kvality vnútorného a vonkajšieho ovzdušia pre všetkých, ako jedného z najdôležitejších faktorov ohrozujúcich životné prostredie v tomto regióne, prostredníctvom opatrení smerujúcich k plneniu usmerňujúcich hodnôt kvality WHO v neustálom procese zlepšovania</p>	<p>Základným cieľom NEHAP V. je minimalizovať riziká pochádzajúce z prostredia, ktoré môžu poškodzovať a ohrozovať zdravie ľudí. Je preto nevyhnutné posilňovať úsilie zamerané na riešenie hlavných environmentálnych determinantov s vplyvom na zdravotný stav jednotlivca i celej populácie ktorými sú znečistenie ovzdušia, znečistenie vôd, nedostatočné zásobovanie pitnou vodou, nebezpečné chemické látky, hluk, odpady, kontaminované lokality a zmena klímy. Zlepšovanie kvality životného prostredia je podmienkou pre tvorbu zdravého sídelného prostredia pre kvalitný život.</p> <p>Ciele definované v PUM TSK sú v súlade s úsilím a cieľmi akčného plánu. Realizácia PUM TSK môže prispieť k dosiahnutiu stanovených priorít plánu NEHAP V.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zníženie rizík spojených so znečistením ovzdušia z emisií motorových výfukových plynov,</li> <li>- Zníženie hluku v obytnej oblasti a tak sa vytvoria podmienky pre dobrý psychický vývoj detí, lepšie vzdelanie, poznačenie hlukom.</li> </ul>



**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
	<p>Priorita (f) podpora úsilia európskych miest a regiónov o to, aby sa stali zdravšími, inkluzívnejšími, bezpečnejšími, odolnejšími a udržateľnejšími prostredníctvom integrovaného, inteligentného a zdravotne podporovaného prístupu k mestskému a územnému plánovaniu, riadeniu mobility, implementácii účinných a súdržných politík na viacerých úrovniach riadenia, posilnenia mechanizmov zodpovednosti a výmeny skúseností a osvedčených postupov v súlade so spoločnou víziou stanovenou novou mestskou agendou</p>	
<p>Koncepcia Štátnej politiky zdravia Slovenskej republiky (schválená uznesením vlády SR č. 11/2008)</p>	<p>Prioritná oblasť 3. Prostredie a zdravie</p>	<p>Treťou prioritou v rámci tejto koncepcie je oblasť „Prostredie a zdravie“, v rámci ktorej bol zostavený Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky (pozri nižšie). Koncepcia tvorí politický, ekonomický a organizačný rámec všetkých aktivít zameraných na podporu zdravia, zdravý životný štýl a zlepšenie životného prostredia.</p> <p>Ciele PUM TSK sú v súlade s cieľmi tejto koncepcie, napr. v rámci navrhnutých špecifických cieľov PUM TSK:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernizácia vozového parku verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy za účelom zníženia hlukovej záťaže a</li> <li>- Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu.</li> </ul>
<p>Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy – aktualizácia (schválená uznesením vlády SR č. 478/2018)</p>	<p>Čiastkový cieľ 3. Posilnenie premietnutia cieľov a odporúčaní národnej adaptačnej stratégie v rámci viacúrovňovej správy vecí verejných a podpory podnikania:</p>	<p>Doprava je jedným z kľúčových oblastí a sektorov, pri ktorých by sa pri tvorbe legislatívneho a koncepčného rámca mali zohľadňovať aspekty adaptácie na zmenu klímy. Téma zmeny klímy je súčasťou hodnoteného PUM TSK.</p> <p>Plánovanie trvalo udržateľnej mobility je tiež spôsobom ako reagovať na nežiadúce klimatické zmeny.</p> <p>S adaptáciou na zmenu klímy bezprostredne súvisia nasledujúce ciele predmetného PUM TSK:</p>

## Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
	3.2. Premietnutie adaptácie na vertikálnej úrovni riadenia a posilnenie adaptačného procesu na regionálnej a lokálnej úrovni	<p><u>Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu</u> (oblasť zmeny "Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti")</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora realizácie vodozádržných opatrení v blízkosti ciest, výsadba vhodnej zelene,</li> <li>- Podpora zvyšovania kvality verejných priestorov miest a ich odolnosti voči klimatickým zmenám,</li> <li>- Podpora výsadby zelene v mestách a obciach.</li> </ul>

\* Názov relevantného cieľa vrátane jeho označenia zodpovedá názvu a označeniu v danom strategickom dokumente.

Tabuľka 24 Relevantné environmentálne aspekty vrátane zdravotných aspektov na regionálnej úrovni a na úrovni miest z hľadiska PUM TSK

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Trenčianskeho samosprávneho kraja na roky 2013–2023 (GfK Slovakia s.r.o.)	<p>Prioritná oblasť 5: Životné prostredie a OZE</p> <p>Opatrenie 5.1 Udržateľné využívanie prírodných zdrojov prostredníctvom rozvoja environmentálnej infraštruktúry</p> <p>Opatrenie 5.2 Adaptácia na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy</p> <p>Opatrenie 5.3 Podpora riadenia rizík, riadenia mimoriadnych udalostí a odolnosti proti mimoriadnym udalostiam ovplyvneným zmenou klímy</p> <p>Opatrenie 5.4 Energeticky efektívne nízkouhlíkové hospodárstvo vo všetkých sektoroch</p>	<p>TSK musí zamerať svoje strategické aktivity s dôrazom na zvýšenie využívania obnoviteľných zdrojov energií vo všetkých priemyselných odvetviach, podporu ekologickej dopravy, podporu všetkých iniciatív smerujúcich k zavádzaniu environmentálnych technológií, nie len vo výrobnnej sfére. Socioekonomická analýza ukázala, že v oblasti dopravnej infraštruktúry má TSK kľúčovú úlohu, pretože ním prechádzajú dopravné koridory siete TEN-T a v kraji sa sústreďuje cestná a železničná infraštruktúra. V oblasti životného prostredia sa negatívne faktory prejavujú znečistením ovzdušia dopravou. Stratégia v oblasti dopravy je zameraná na verejnú osobnú dopravu a nemotorovú dopravu (predovšetkým cyklistickú dopravu). Prispieva ku globálnemu cieľu zlepšenia kvality života, prostredia a životného prostredia.</p> <p>Koncepcia PUM TSK je v súlade so stanovenou prioritou, napr. v rámci týchto navrhnutých strategických a špecifických cieľov PUM TSK:</p> <p><u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora uvedenia vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon,</li> <li>- Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave.</li> </ul>
Regionálna integrovaná územná stratégia Trenčianskeho kraja na roky 2014–2020 (RIÚS TSK zo dňa 4. 2. 2016)	<p>Strategická priorita 1: Bezpečná a ekologická doprava v Trenčianskom kraji:</p> <p>Investičná priorita č. 1.2 Vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých, vrátane nízkouhlíkových a nízkouhlíkových</p>	<p>Koncepcia PUM TSK je v súlade so stanovenou prioritou, napr. v rámci týchto navrhnutých strategických a špecifických cieľov PUM TSK:</p> <p><u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora uvedenia vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon,</li> <li>- Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave,</li> </ul>

## Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
	dopravných systémov, vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry v záujme podpory udržateľnej regionálnej a miestnej mobility	<p>- Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže.</p> <p>Regionálna integrovaná územná stratégia Trenčianskeho kraja ďalej v rámci svojej prioritnej osi 1: „Bezpečná a ekologická doprava na území Trenčianskeho kraja“ definuje ďalšie konkrétne investičné priority a špecifické ciele, ktoré sú podnetné z hľadiska PUM TSK.</p>
	<p>Strategická priorita 4: Zlepšenie kvality života v Trenčianskom kraji s dôrazom na životné prostredie:</p> <p>Investičná priorita 4.3: Zlepšenie životného prostredia v mestách a obciach</p> <p>Špecifický cieľ č. 4.3.1: Zlepšenie environmentálnych aspektov v mestách a mestských oblastiach prostredníctvom budovania prvkov zelenej infraštruktúry a adaptáciou urbanizovaného prostredia na zmenu klímy ako aj zavádzaním systémových prvkov znižovania znečistenia ovzdušia a hluku.</p>	<p>Špecifický cieľ sa ťažiskovo sústreďuje na budovanie prvkov zelenej infraštruktúry, ako aj na zavádzanie systémových prvkov znižovania znečistenia ovzdušia a hluku.</p> <p>V rámci PUM TSK boli v súvislosti s ŠC 4.3.1 navrhnuté ciele:</p> <p><u>Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora realizácie vodozádržných opatrení v blízkosti ciest, výsadba vhodnej zelene,</li> <li>- Podpora zvyšovania kvality verejných priestorov miest a ich odolnosti voči klimatickým zmenám,</li> <li>- Podpora výsadby zelene v mestách a obciach.</li> </ul>
Plán dopravnej obslužnosti TSK na roky 2014–2020 (Ing. Ripka, PhD., august 2015)	Nie sú tu definované konkrétne ciele z hľadiska ŽP ani ciele venované zdravotným aspektom.	Plán dopravnej obslužnosti TSK obsahuje vo vzťahu k PUM TSK celý rad dôležitých podnetov v zmysle informácii obsiahnutých v analytickej časti PUM – analýza ponuky hromadnej dopravy na území kraja. Koncepcia PUM TSK je v rámci svojich cieľov v súlade s Plánom dopravnej obslužnosti TSK.

## Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
Stratégia využitia potenciálu Trenčianskeho samosprávneho kraja pre rozvoj cyklistickej infraštruktúry (august 2016)	<p>Priorita 1 Rozvoj cyklo dopravy ako integrálnej súčasti dopravného systému:                      Špecifický cieľ 1.4 Zvýšenie kvality života obyvateľov.                      Špecifický cieľ 1.5 Zníženie dopadov dopravy na životné prostredie.                      Špecifický cieľ 1.6 Zlepšenie zdravia populácie.</p>	<p>Stratégia má priamy vzťah k PUM TSK, resp. ponúka konkrétne podnety hneď pre niekoľko špecifických cieľov definovaných v rámci jednotlivých oblastí zmien a strategických cieľov týkajúcich sa cyklo dopravy a cyklistickej infraštruktúry v PUM TSK.                      PUM TSK problematiku cyklo dopravy rieši v značnom rozsahu a poukazuje v tomto ohľade významné rezervy kraja. PUM TSK definuje v tejto oblasti nasledujúce konkrétne strategické a špecifické ciele:</p> <p><u>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</u>                      - Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasti zdravého životného štýlu.</p> <p><u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu</u>                      - Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí (zapojenie mikroregiónov do plánovania cyklo dopravy),                      - Dobudovanie spojitých sietí cyklotrás.</p>
	<p>Priorita 2 Rozvoj cykloturistiky pre udržateľný rozvoj cestovného ruchu v regióne:                      Špecifický cieľ 2.3 Zvýšenie bezpečnosti cykloturistov                      Špecifický cieľ 2.4 Zlepšenie zdravia populácie</p>	<p><u>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji</u>                      - Podpora budovania spojitých bezpečnej siete cyklochodníkov a cyklotrás.</p> <p><u>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</u>                      - Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy,                      - Budovanie oddelených trás pre cyklistickú dopravu.</p> <p><u>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy</u>                      - Podpora rozvoja bikesharingu,                      - Zlepšenie možnosti prepravy bicyklov v prostriedkoch verejnej dopravy, najmä železničnej,                      - Integrácia cyklo dopravy s inými formami dopravy, najmä verejnej.</p>
Územný plán veľkého územného celku TSK (4/1998) vrátane jeho	Nie sú tu definované konkrétne ciele z hľadiska ŽP ani ciele venované zdravotným aspektom.	Územný plán veľkého územného celku TSK má priamy vzťah k PUM TSK, predovšetkým z hľadiska plánovania hlavných nosných trás cestnej a železničnej dopravy na území kraja.

## Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
aktualizácií: Zmeny a doplnky ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja č. 3/2018		
Akčný plán transformácie uhoľného regiónu Horná Nitra (schválený uznesením Vlády SR č. 580 z 12. 12. 2018)	<p>Pilier I. Mobilita a prepojenosť regiónu:</p> <p>Priorita I.1 Rozvoj udržateľných a alternatívnych foriem mobility a statickej dopravy</p> <p>Priorita I.2 Zvýšenie kvality miestnej cestnej infraštruktúry</p> <p>Priorita I.3 Zvýšenie dostupnosti k diaľničnej sieti</p> <p>Priorita I.4 Rozvoj ostatnej infraštruktúry</p>	<p>Akčný plán transformácie uhoľného regiónu Horná Nitra (týkajúci sa územia okresov predovšetkým Prievidza a Partizánske) má priamy vzťah k PUM TSK, predovšetkým v rámci piliera Mobilita a prepojenosť regiónu, ktorý definuje konkrétne priority a opatrenia súvisiace s dopravou regiónu. Koncepcia PUM TSK je v súlade so stanovenými opatreniami v jednotlivých prioritách.</p> <p>K zlepšeniu kvality ovzdušia v obecnej rovine prispeje podpora nemotorovej dopravy. Konkrétne ide o ciele PUM TSK v rámci oblasti zmeny Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba:  <u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu</u>                      - Dobudovanie spojitých siete cyklotrás.</p> <p>K zlepšeniu kvality ovzdušia v intravilánoch miest a obcí v obecnej rovine prispeje budovanie obchvatov miest na hlavných dopravných komunikáciách.</p>
	<p>Pilier III. Udržateľné životné prostredie:</p> <p>Priorita III.1 Odstraňovanie environmentálnych dopadov a vplyvov</p> <p>Priorita III.2 Rozvoj udržateľnej energetiky</p> <p>Priorita III.3 Zlepšovanie životného prostredia</p>	<p>Konkrétne ide o ciele PUM TSK v rámci oblasti zmeny Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba:  <u>Dostavba komunikačnej siete</u>                      - Podpora dostavby obchvatov miest - zníženie tranzitnej dopravy v mestách a obciach.</p> <p>V rámci oblasti zmeny Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti sú v PUM TSK navrhnuté nasledujúce strategické a špecifické ciele, ktoré sú relevantné k prioritám Akčného plánu transformácie uhoľného regiónu Horná Nitra:  <u>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</u>                      - Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu.</p> <p><u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u>                      - Podpora uvedenia vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon,                      - Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave,                      - Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže.</p>

## Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
		<p>Oblasť zmeny Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry navrhnutá v PUM TSK zahŕňa nižšie uvedené strategické a špecifické ciele, ktoré sú relevantné k prioritám Akčného plánu transformácie uhoľného regiónu Horná Nitra:</p> <p><u>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora budovania spojitaj bezpečnej siete cyklochodníkov a cyklotrás,</li> <li>- Kvalitné a bezpečné cestné prepojenie medzi jednotlivými obcami a mestami kraja.</li> </ul>
Informácia o kvalite ovzdušia v Trenčianskom kraji a o podiele jednotlivých zdrojov znečisťovania ovzdušia na jeho znečisťovaní v roku 2016 (Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie)	Nie sú tu definované konkrétne ciele z hľadiska ŽP ani ciele venované zdravotným aspektom.	<p>Cieľom dokumentu je zverejnenie informácií o kvalite ovzdušia na území kraja.</p> <p>Ďalej dokument uvádza príklady lokálnych opatrení na znižovanie emisií PM<sub>10</sub>, ktoré by mali byť orientované najmä na oblasť dopravy, čistenie komunikácií, na podporu centrálného vykurovania. Vybudovanie plánovaných cestných obchvatov mimo miest okresu prinesie postupnú zmenu regionálnej cestnej siete a odľahčí intravilán mesta.</p> <p>V dokumente sú ďalej uvedené podrobné informácie o programoch na zlepšenie kvality ovzdušia pre oblasti riadenia kvality ovzdušia na území Trenčianskeho kraja – t. j. pre územie mesta Trenčín a územie okresu Prievidza.</p> <p>Koncepcia PUM TSK je v súlade s navrhovanými opatreniami v programe v rámci navrhnutých strategických a špecifických cieľov PUM TSK:</p> <p><u>Dostavba komunikačnej siete</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora dostavby obchvatov miest – zníženie tranzitnej dopravy v mestách o a obciach.</li> </ul>
Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Trenčín na roky 2016-2022 (GfK Slovakia s. r. o., 2016, schválenia zastupiteľstvom Trenčína marec 2016))	<p>Priorita 2.2 Doprava:            Opatrenie 2.2.2: Ekologizácia dopravy  <i>Aktivita 2.2.2.1: Koncept rozvoja elektromobility</i>  <i>Aktivita 2.2.2.2: Elektromobilita v mestských službách</i>  <i>Aktivita 2.2.2.3: Elektromobilita vo vnútromestskej doprave</i></p> <p>Priorita 2.3 Zelená a modrá infraštruktúra:            Opatrenie 2.3.1: Zelený promenádny most a nábrežie  <i>Aktivita 2.3.1.1: Zelený promenádny most</i></p>	<p>Program definuje dopravu ako jeden z významným limitujúcich prvkov pri ďalšom rozvoji mesta, jednou z vymedzených prioritných oblastí je priamo priorita 2.2 Doprava.</p> <p>Na území mesta Trenčín sa najvýznamnejšie zmeny v doprave majú udiať v železničnej doprave – konkrétne dochádza k modernizácii železničného koridoru v centre mesta, kde na toto dopravné riešenie nadväzuje celkovo nová dopravná koncepcia mesta súvisiaca s premenou hlavných ťahov na polyfunkčné uličné mestské priestory s prioritou vytvoriť podmienky pre rozvoj cyklo dopravy a pešej dopravy.</p> <p>Všetky navrhnuté aktivity v rámci tejto priority korešpondujú s víziou a cieľmi PUM TSK, sú pre danú hodnotenú koncepciu podnetné, ako napr.:</p> <p><u>Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podpora realizácie vodozádržných opatrení v blízkosti ciest, výsadba vhodnej zelene,</li> <li>- Podpora zvyšovania kvality verejných priestorov miest a ich odolnosti voči klimatickým zmenám,</li> <li>- Podpora výsadby zelene v mestách a obciach.</li> </ul>

Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
	<p><i>Aktivita 2.3.1.2: Zelené koridory - „greenways“</i>                      Opatrenie 2.3.2: Adaptabilita územia na klimatickú zmenu a vodozádržné opatrenia  <i>Aktivita 2.3.2.1: Prírodné kúpacie jazierko</i>  <i>Aktivita 2.3.2.2: Stratégia adaptability územia na klimatickú zmenu</i>                      Opatrenie 2.3.3: Zelené plúca mesta  <i>Aktivita 2.3.3.1: Koncept rozvoja lesoparku Brezina</i>  <i>Aktivita 2.3.3.2: Revitalizácia vybraných lokalít Breziny</i>  <i>Aktivita 2.3.3.4: Revitalizácia vnútro blokov</i>                      Opatrenie 2.3.4: Manažment zelene  <i>Aktivita 2.3.4.1: Komunitný program starostlivosti o verejnú zeleň</i>  <i>Aktivita 2.3.4.2: Pravidlá výsadby zelene („práva stromu“)</i>  <i>Aktivita 2.3.4.3: Inštitucionálne zabezpečenie starostlivosti o zeleň</i></p>	<p><u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u>                      - Podpora uvedenia vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon,                      - Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave,                      - Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže</p>
<p>Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Trenčín (Okresný úrad Trenčín, odbor</p>	<p>Opatrenia na zlepšenie kvality ovzdušia:                      - dobudovanie plôch verejnej zelene,                      - zachovanie existujúcej mestskej zelene,</p>	<p>Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Trenčín uvádza dopravu ako jeden z významných zdrojov znečistenia ovzdušia. Program obsahuje z hľadiska PUM TSK celý rad významných opatrení. Koncepcia PUM TSK je v súlade so stanovenými opatreniami. V lokalitách s najvyššími príspevkami z dopravy koncepcia PUM TSK smeruje najrôznejšími opatreniami k zníženiu imisných koncentrácií</p>

**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
starostlivosti o životné prostredie, 2013)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- podpora cyklistickej dopravy v meste,</li> <li>- podpora osvetly obyvateľstva formou akcií „Deň bez áut“, „MHD zdarma“ a pod.,</li> <li>- vybudovať komunikačný obchvat mesta v súlade s ÚPN SÚ,</li> <li>- obnoviť autobusový vozový park, slúžiaci pre MHD,</li> <li>- riešiť zmenu pohonných hmôt MHD, realizovať postupný prechod z nafty na zemný plyn,</li> <li>- zabezpečovať trvalé čistenie komunikácií, hlavne zabezpečiť odstraňovanie zimných posypových hmôt.</li> </ul>	(pozri strategický cieľ koncepcie „Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)“.
Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie okresu Prievidze (Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, 2013)	<p>Oblasť verejnoprospešných prác:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- realizovať výsadbu vzrastlej zelene v urbanizovanom prostredí,</li> <li>- obmedzenie budovania spevnených plôch,</li> <li>- zvyšovanie zatravnovaných plôch,</li> <li>- rozširovanie a zahusťovanie líniovej zelene,</li> <li>- zintenzívnenie čistenia a polievania komunikácií,</li> <li>- včasné a dôsledné odstránenie zimného posypu ciest,</li> <li>- rozširovať pešie zóny.</li> </ul> <p>Oblasť regulácie dopravy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zmeny v organizácii dopravy,</li> <li>- plynifikácia autobusov,</li> </ul>	<p>Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie okresu Prievidze uvádza dopravu ako jeden z významných zdrojov znečistenia ovzdušia.</p> <p>Koncepcia PUM TSK je v súlade so stanovenými opatreniami. V lokalitách s najvyššími príspevkami z dopravy koncepcia PUM TSK smeruje najrôznejšími opatreniami k zníženiu imisných koncentrácií (pozri strategický cieľ koncepcie „Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)“.</p>



## Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
	<ul style="list-style-type: none"><li>- posilniť a skvalitniť MHD a tým znížiť individuálnu osobnú dopravu,</li><li>- zaviesť plynulosť dopravy, tzv. zelené vlny – integrovaný systém riadenia,</li><li>- zriadiť zóny s obmedzenou rýchlosťou,</li><li>- zriadiť jazdné pruhy pre autobusy MHD,</li><li>- vybudovať záchytné parkoviská.</li></ul>	

\* Názov relevantného cieľa vrátane jeho označenia zodpovedá názvu a označeniu v danom strategickom dokumente.

## IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU VRÁTANE ZDRAVIA

### IV. 1. Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie (primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne aj negatívne).

Samotný Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja je členený do týchto častí: Zber dát, Prieskumy, Dopravné modelovanie, Analytická časť, Návrhová časť, Opatrenia na ďalší rozvoj a implementáciu a Plán implementácie a monitorovania PUM.

Časti PUM Zber dát, Prieskumy, Dopravné modelovanie a Analytická časť slúžili pre účely spracovania Návrhovej časti PUM TSK. V tejto kapitole je tak vykonané vyhodnotenie pravdepodobných významných environmentálnych vplyvov najmä Návrhovej časti PUM TSK na životné prostredie a verejné zdravie, vr. vplyvov sekundárnych, kumulatívnych, synergických, krátkodobých, dlhodobých, trvalých, dočasných, pozitívnych a negatívnych.

Časť Opatrenia na ďalší rozvoj a implementáciu PUM TSK vychádza o.i. z navrhnutých opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie v kap. V. tohto dokumentu a časť Plán implementácie a monitorovania PUM vychádza o.i. z návrhu monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie v kap. VII. tohto dokumentu.

#### IV. 1. 1. Tabuľkové hodnotenie vplyvov na životné prostredie a zdravie

Nižšie vykonané tabuľkové hodnotenie Návrhovej časti PUM TSK je vykonané na úrovni špecifických cieľov a ich relevantných opatrení, ktoré sú uvedené v zoznamke projektov PUM TSK. Ich vyhodnotenie je vykonané pre jednotlivé zložky životného prostredia a verejného zdravia podľa nižšie uvedenej stupnice hodnotenia.

Tabuľka 1 Stupnica hodnotenia významnosti ovplyvnenia zložiek životného prostredia a verejného zdravia

Hodnota	Charakteristika vzťahu	Podrobnejšia špecifikácia vzťahu
+2	Potenciálne významne pozitívny vplyv	Špecifický cieľ má potenciálne významne pozitívny vplyv na definovanú zložku životného prostredia/verejného zdravia
+1	Potenciálne mierne pozitívny vplyv	Špecifický cieľ má potenciálne mierne pozitívny vplyv na definovanú zložku životného prostredia/verejného zdravia
0	Zanedbateľný vplyv, alebo bez vplyvu	Špecifický cieľ má zanedbateľný/žiadny vplyv na definovanú zložku životného prostredia/verejného zdravia
-1	Potenciálne mierne negatívny vplyv	Špecifický cieľ má potenciálne mierne negatívny vplyv na definovanú zložku životného prostredia/verejného zdravia
-2	Potenciálne významne negatívny vplyv	Špecifický cieľ má potenciálne významne negatívny vplyv na definovanú zložku životného prostredia/verejného zdravia

*Pozn.: V prípade identifikácie potenciálne významne negatívneho vplyvu (-2) je špecifický cieľ neakceptovateľný.*

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Dostavba komunikačnej siete</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora dostavby obchvatov miest – zníženie tranzitnej dopravy v mestách a obciach</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Obchvat mesta Ilavy na ceste II/574; Obchvat mesta Lednické Rovne na ceste II/507; Obchvat mesta Trenčianske Teplice na ceste II/516; Obchvat obce Malé Uherce na ceste I/64; Obchvat obce Nitrianske Pravno na ceste I/64; Preložky ciest I/9 a I/64 v okolí Prievidze (Obchvat mesta zo západnej strany: priechod medzi Prievidzou a Bojnícami); Obchvat mesta Dubnica nad Váhom na ceste I/61; Čiastočný obchvat Nového Mesta nad Váhom na ceste II/504; Juhovýchodný obchvat Trenčína na ceste I/61; Vonkajší dopravný okruh Trenčín; Južný obchvat Myjavy na ceste II/581; Západný obchvat Myjavy na ceste II/499; Obchvat mesta Stará Turá na ceste II/581; Obchvat Modrovky a Lúky na ceste II/507; Západný obchvat Brezovej pod Bradlom; Preložka cesty II/579 mimo obec Hradište so zaústením do novej MÚK na rýchlostnej ceste R2 (Obchvat obce z východnej strany s napojením na novú rýchlostnú cestu R2).</p> <p>Upokojuvanie dopravy v obytných častiach mesta, Nízkoemisné zóny, Rozvoj dopravnej telematiky, Protihlukové opatrenia</p> <p>Podpora tvorby a aktualizácie plánovacej dokumentácie, Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	+1/+2	<p>V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať priamy pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí. Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení spôsobí presun tranzitnej dopravy z intravilánu do extravilánu a prispeje tak ku zlepšeniu kvality ovzdušia v mestách a obciach. Presun tranzitnej dopravy mimo centra miest a obcí prispeje i ku zlepšeniu klimatických podmienok intravilánu, resp. prispeje ku zmierneniu efektu tepelného ostrova miest a väčších obcí. Emisná záťaž bude presunutá do územia navrhovaných kapacitných cestných stavieb, kde naopak lokálne dôjde ku zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných automobilovou dopravou.</p> <p>Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Celkovo možno identifikovať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv.</p> <p>Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TSK na kvalitu ovzdušia a klímy je uvedené v kap. IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.2 Návrhovej časti PUM TSK.</p>
Hluk a vibrácie	+1/+2	<p>Priame pozitívne vplyvy realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení možno očakávať v oblasti znižovania hlukovej záťaže v intravilánoch príslušných obcí, kde výstavba obchvatov spôsobí presun tranzitnej dopravy z intravilánu do extravilánu miest a obcí.</p> <p>Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na hlukovú situáciu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení a teda presun tranzitnej dopravy do extravilánu obcí, môže mať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv i na elimináciu prenosu vibrácií do chránenej zástavby v intravilánoch obcí spôsobeného ťažkou nákladnou dopravou.</p> <p>Celkovo možno identifikovať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv.</p> <p>Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TSK.</p>
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	<p>Špecifický cieľ v podobe dostavby obchvatov miest a obcí patrí k cieľom, ktoré budú mať z dopravných opatrení najviac priamy pozitívny vplyv z hľadiska imisnej záťaže a z hľadiska fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie). Ich realizácia umožní odkloniť dopravu zo silne zaťažených komunikácií prechádzajúcich veľkými mestami a intravilánmi obcí, čo môže mať potenciálne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Rovnako pravdepodobne dôjde ku zníženiu počtu dopravných nehôd a uvoľneniu súčasných komunikácií pre bezpečnejšiu prevádzku nemotorovej dopravy.</p> <p>Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na verejné zdravie obyvateľov je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Celkovo možno identifikovať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv.</p>
Voda	-1/0	<p>Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie môže mať akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je i prípad výstavby obchvatov miest a obcí. Výstavbou obchvatov miest/obcí dôjde obecné ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. U kapacitných komunikácií je vždy snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Okrem toho akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtekajúca z kapacitných komunikácií je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží.</p> <p>V prípade relevantných opatrení v podobe obchvatov miest/obcí plánovaných v rámci realizácie PUM TSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Obchvat mesta Lednické Rovne na ceste II/507; Obchvat mesta Trenčianske Teplice na ceste II/516; Obchvat obce Malé Uherce na ceste I/64; Obchvat obce Nitrianske Pravno na ceste I/64; Preložky ciest I/9 a I/64 v okolí Prievidze; Obchvat mesta Dubnica nad Váhom na ceste I/61; Vonkajší dopravný okruh Trenčín; Južný obchvat Myjavy na ceste II/581; Západný obchvat Myjavy na ceste II/499; Obchvat mesta Stará Turá na ceste II/581; Obchvat Modrovky a Lúky na ceste II/507; Západný obchvat Brezovej pod Bradlom a Preložka cesty II/579 mimo obec Hradište so zaústením do novej MÚK na rýchlostnej ceste R2. Tieto stavby prekračujú vodné toky či vodné nádrže a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na stavby Obchvat mesta Lednické Rovne na ceste II/507; Obchvat mesta Trenčianske Teplice na ceste II/516 a Juhovýchodný obchvat Trenčína na ceste I/61, ktoré zasahujú do územia ochranného pásma vodného zdroja a ich technické riešenie je tak nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Stavby Obchvat mesta Trenčianske Teplice na ceste II/516 a Juhovýchodný obchvat Trenčína na ceste I/61 zároveň zasahujú do územia CHVO Strážovské vrchy.</p> <p>V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.</p> <p>Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.</p>
Poľnohospodárska pôda	-1	<p>Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskej pôdy realizáciou všetkých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúcim parametrom, charakteru i významnosti líniových stavieb. Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technického riešenia stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnou úlohou pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení, resp. obchvatov. Možno však do určitej miery minimalizovať záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany pôdy vhodným trasovaním obchvatu.</p> <p>Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby obchvatu), ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Dostavba komunikačnej siete</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora dostavby obchvatov miest – zníženie tranzitnej dopravy v mestách a obciach</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Obchvat mesta Ilavy na ceste II/574; Obchvat mesta Lednické Rovne na ceste II/507; Obchvat mesta Trenčianske Teplice na ceste II/516; Obchvat obce Malé Uherce na ceste I/64; Obchvat obce Nitrianske Pravno na ceste I/64; Preložky ciest I/9 a I/64 v okolí Prievidze (Obchvat mesta zo západnej strany: priechod medzi Prievidzou a Bojnícami); Obchvat mesta Dubnica nad Váhom na ceste I/61; Čiastočný obchvat Nového Mesta nad Váhom na ceste II/504; Juhovýchodný obchvat Trenčína na ceste I/61; Vonkajší dopravný okruh Trenčín; Južný obchvat Myjavy na ceste II/581; Západný obchvat Myjavy na ceste II/499; Obchvat mesta Stará Turá na ceste II/581; Obchvat Modrovky a Lúky na ceste II/507; Západný obchvat Brezovej pod Bradlom; Preložka cesty II/579 mimo obec Hradište so zaústením do novej MÚK na rýchlostnej ceste R2 (Obchvat obce z východnej strany s napojením na novú rýchlostnú cestu R2).</p> <p>Upokojuvanie dopravy v obytných častiach mesta, Nízkoemisné zóny, Rozvoj dopravnej telematiky, Protihlukové opatrenia</p> <p>Podpora tvorby a aktualizácie plánovacej dokumentácie, Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Lesné pozemky	-1/0	<p>Podobne ako pri pôdach sú v obecnej rovine realizáciou dopravných líniových stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých obchvatov možno zábery týchto pozemkov minimalizovať.</p> <p>Z konkrétnych vyššie uvedených relevantných opatrení sa nezaobíde bez zásahu do lesných pozemkov výstavba Obchvatu mesta Lednické Rovne na ceste II/507; Obchvate mesta Trenčianske Teplice na ceste II/516; Juhovýchodný obchvat Trenčína na ceste I/61; Južný obchvat Myjavy na ceste II/581; Obchvat mesta Stará Turá na ceste II/581; Západný obchvat Brezovej pod Bradlom a Preložka cesty II/579 mimo obec Hradište so zaústením do novej MÚK na rýchlostnej ceste R2. Mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení.</p> <p>Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.</p>
Horninové prostredie	-1/0	<p>Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli v nasledujúcom hodnotení zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. U väčšiny relevantných opatrení bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový priamy vplyv.</p> <p>V rámci Preložiek ciest I/9 a I/64 v okolí Prievidze dôjde ku stretu s CHLÚ Nováky a DP Nováky I. a pri stavbe Vonkajší dopravný okruh Trenčín je miesto výskytu stabilizované svahové deformácie. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom.</p> <p>Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.</p> <p>V tomto prípade možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.</p>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	<p>Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe obchvatov predstavuje zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov/lokálnych populácií a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky pri týchto zámeroch možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Pre fázu prevádzky je príslušné dopravné líniové stavby nutné vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi v mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Ochrana veľkých cicavcov pred stretmi s vozidlami na kapacitných komunikáciách (diaľnice, rýchlostné cesty) je možné ochrániť realizáciou oplatení.</p> <p>Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení, resp. obchvatov na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.</p>
Krajina	-1/0	<p>V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza obecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosiluje sa a prehľbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácia krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priepustnosť krajiny pre živočíchy (i pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a častokrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať i výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejavovať v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny.</p> <p>V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. obchvatov sa však jedná prevažne o líniové stavby na perifériách zastavaných oblastí, kde dopad v podobe fragmentácia krajiny nebýva tak významný ako pri výstavbe vo voľnej krajine.</p> <p>Vyššie uvedené priame negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia komunikácie, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude nutné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz.</p> <p>Celkovo bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na krajinu.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Dostavba komunikačnej siete</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora dostavby obchvatov miest – zníženie tranzitnej dopravy v mestách a obciach</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Obchvat mesta Ilavy na ceste II/574; Obchvat mesta Lednické Rovne na ceste II/507; Obchvat mesta Trenčianske Teplice na ceste II/516; Obchvat obce Malé Uherce na ceste I/64; Obchvat obce Nitrianske Pravno na ceste I/64; Preložky ciest I/9 a I/64 v okolí Prievidze (Obchvat mesta zo západnej strany: priechod medzi Prievidzou a Bojnícami); Obchvat mesta Dubnica nad Váhom na ceste I/61; Čiastočný obchvat Nového Mesta nad Váhom na ceste II/504; Juhovýchodný obchvat Trenčína na ceste I/61; Vonkajší dopravný okruh Trenčín; Južný obchvat Myjavy na ceste II/581; Západný obchvat Myjavy na ceste II/499; Obchvat mesta Stará Turá na ceste II/581; Obchvat Modrovky a Lúky na ceste II/507; Západný obchvat Brezovej pod Bradlom; Preložka cesty II/579 mimo obec Hradište so zaústením do novej MÚK na rýchlostnej ceste R2 (Obchvat obce z východnej strany s napojením na novú rýchlostnú cestu R2).</p> <p>Upokojuvanie dopravy v obytných častiach mesta, Nízkoemisné zóny, Rozvoj dopravnej telematiky, Protihlukové opatrenia</p> <p>Podpora tvorby a aktualizácie plánovacej dokumentácie, Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. Priamy územný stret týchto lokalít/území s niektorými vyššie uvedenými opatreniami sa až na stavbu Preložka cesty II/579 mimo obec Hradište so zaústením do novej MÚK na rýchlostnej ceste R2 (v priamom stretu s PP Nitrica a pozdĺž hranice ÚEV Nitrické vrchy) nepredpokladá, a preto možno identifikovať zanedbateľný/nulový priamy vplyv.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>Všetky zámery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti bude nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať všeobecných povinností daných zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Stret stavieb z vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami (napr. vodné toky) sa očakáva a bude nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod.</p> <p>Konečnou mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri nasledujúcich vyššie uvedených opatrení k priamemu stretu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude nutné preveriť: pri opatrení Západný obchvat Myjavy na ceste II/499 sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž Myjava - správa ciest - správa a údržba; pri opatrení Čiastočný obchvat Nového Mesta nad Váhom na ceste II/504 sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž Nové Mesto nad Váhom - areál centrálného tepelného zdroja MBP.</p>
Kultúrne a historické pamiatky/ archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení.</p> <p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p> <p>Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
Strategický cieľ		Dostavba komunikačnej siete
Špecifický cieľ		Zvýšenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry – rekonštrukcia a preložky ciest
Relevantné opatrenia		<p>Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke; Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno; Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu; Preložka cesty II/507 pri Zamarovciach; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígel; Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína; Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavnica - Pruské - Horovce; Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK; Preložka cesty II/507 pri Trenčianskej Turnej; Preložka cesty II/574 pri obci Temeš; Preložky cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou – Nadlice.</p> <p>Rekonštrukcia ciest II. a III. tried: Rekonštrukcia cesty č. II/511 Veľké Uherce - Skýcov (km 0,000 - 13,757), Rekonštrukcia cesty č. II/512 Horná Ves - hranica okr. Prievidza/Žarnovica (km 0,000 - 9,558), Rekonštrukcia cesty č. II/516 Trenčianska Teplá - Dežerice (km 0,040 - 25,052), Rekonštrukcia cesty č. II/517 Považská Bystrica (most Orlové) - Domaniža (km 0,000 - 14,470), Rekonštrukcia cesty č. II/579 Hradište - Partizánske (km 0,000 - 7,155), Rekonštrukcia cesty č. II/581 Nové Mesto nad Váhom - Myjava (km 0,000 - 24,243), Zlepšenie dopravnej dostupnosti Myjavská a Horňácka (km 4,768 - 9,200), Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce - hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom - hr. ČR (19,396 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1922 hr. ČR - Červený Kameň (6,400 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1223 hr. ČR - Zemianske Podhradie (6,000 km), Rekonštrukcia cesty č. II/592 Bánovce nad Bebravou - Nadlice (km 0,000 - 12,248), Rekonštrukcia cesty č. II/593 hranica krajov NR/TN - Partizánske (0,000 - 13,413).</p> <p>Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra: rekonštrukcia cesty č. III/1791, rekonštrukcia miestnych komunikácií v Partizánskom, modernizácia cesty I/64 Partizánske – Oslany, modernizácia cesty I/9 Chocholná - Mníchova Lehota, rekonštrukcia cesty III/1773 vrátane mostného objektu, rekonštrukcia ďalších mostných objektov, oprava miestnych komunikácií a ciest III. triedy cez obec Sebedražie, rekonštrukcia cesty III/1775 a rekonštrukcia ďalších ciest III. triedy.</p> <p>Upokojujúce dopravy v obytných častiach mesta ; Oprava miestnych komunikácií; Rozvoj dopravnej telematiky</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky</p>
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	-1/+2	<p>Dostavba komunikačnej siete a zvýšenie bezpečnosti budovanej infraštruktúry v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení spôsobí presun emisnej záťaže predovšetkým do území novo navrhovaných cestných stavieb. Lokálne teda môže dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných automobilovou dopravou. Na druhej strane však dôjde v mnohých prípadoch k presunu tranzitnej dopravy z intravilánu do extravilánu miest a obcí, čo prispieje k zlepšeniu kvality ovzdušia v centrálnych a najviac obývaných častiach miest a obcí. Presun tranzitnej dopravy mimo centra miest a obcí prispieje i k zlepšeniu klimatických podmienok v intravilánoch miest a väčších obcí.</p> <p>Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny. Bude sa jednať o priamy vplyv.</p> <p>Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TSK na kvalitu ovzdušia a klímy je uvedené v kap. IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.2 Návrhovej časti PUM TSK.</p>
Hluk a vibrácie	-1/+2	<p>Pozitívny vplyv dostavby komunikačnej siete v podobe jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení v oblasti znižovania hlukovej záťaže možno súhrnne očakávať v dôsledku využitia kvalitnejších povrchov vozoviek v rámci rekonštrukcií, ďalej v dôsledku zaisťovania plynulejšej dopravy, využitie dopravných telematických systémov a tiež v dôsledku zníženia intenzít dopravy (a tým hlukovej záťaže) v obytných častiach miest a obcí.</p> <p>Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení a teda presun tranzitnej dopravy do extravilánu obcí, môže mať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv i na prenos vibrácií do chránenej zástavby v intravilánoch obcí spôsobený ťažkou nákladnou dopravou.</p> <p>Nie je rovnako vylúčené, že lokálne dôjde v dôsledku realizácie niektorých relevantných opatrení ku zvýšeniu hlukovej záťaže.</p> <p>Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny. Bude sa jednať o priamy vplyv.</p> <p>Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na hlukovú situáciu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TSK.</p>
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	<p>Špecifický cieľ zvýšenia bezpečnosti budovanej infraštruktúry v podobe rekonštrukcií a modernizácií vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, napr. v zmysle zníženia nehodovosti v priebehu cestnej prevádzky. Vzniknú nové bezpečné trasy mimo zastavaných území.</p> <p>Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie) môže lokálne dôjsť ku zhoršeniu podmienok pre určité skupiny obyvateľov.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv.</p> <p>Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na verejné zdravie obyvateľov je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p>

Oblasť zmeny	Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba	
Strategický cieľ	Dostavba komunikačnej siete	
Špecifický cieľ	Zvýšenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry – rekonštrukcia a preložky ciest	
Relevantné opatrenia	<p>Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke; Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno; Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu; Preložka cesty II/507 pri Zamarovciach; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígeľ; Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína; Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavnica - Pruské - Horovce; Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK; Preložka cesty II/507 pri Trenčianskej Turnej; Preložka cesty II/574 pri obci Temeš; Preložky cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou – Nadlice.</p> <p>Rekonštrukcia ciest II. a III. tried: Rekonštrukcia cesty č. II/511 Veľké Uherce - Skýcov (km 0,000 - 13,757), Rekonštrukcia cesty č. II/512 Horná Ves - hranica okr. Prievidza/Žarnovica (km 0,000 - 9,558), Rekonštrukcia cesty č. II/516 Trenčianska Teplá - Dežerice (km 0,040 - 25,052), Rekonštrukcia cesty č. II/517 Považská Bystrica (most Orlové) - Domaniža (km 0,000 - 14,470), Rekonštrukcia cesty č. II/579 Hradište - Partizánske (km 0,000 - 7,155), Rekonštrukcia cesty č. II/581 Nové Mesto nad Váhom - Myjava (km 0,000 - 24,243), Zlepšenie dopravnej dostupnosti Myjavka a Horňácka (km 4,768 - 9,200), Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce - hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom - hr. ČR (19,396 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1922 hr. ČR - Červený Kameň (6,400 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1223 hr. ČR - Zemianske Podhradie (6,000 km), Rekonštrukcia cesty č. II/592 Bánovce nad Bebravou - Nadlice (km 0,000 - 12,248), Rekonštrukcia cesty č. II/593 hranica krajov NR/TN - Partizánske (0,000 - 13,413).</p> <p>Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra: rekonštrukcia cesty č. III/1791, rekonštrukcia miestnych komunikácií v Partizánskom, modernizácia cesty I/64 Partizánske – Oslany, modernizácia cesty I/9 Chocholná - Mníchova Lehota, rekonštrukcia cesty III/1773 vrátane mostného objektu, rekonštrukcia ďalších mostných objektov, oprava miestnych komunikácií a ciest III. triedy cez obec Sebedražie, rekonštrukcia cesty III/1775 a rekonštrukcia ďalších ciest III. triedy.</p> <p>Upokojuvanie dopravy v obytných častiach mesta ; Oprava miestnych komunikácií; Rozvoj dopravnej telematiky</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Voda	-1/0	<p>Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je i prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie v podobe preložiek, rekonštrukcií a modernizácií ciest.</p> <p>Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde obecné ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. U kapacitných komunikácií je vždy snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Najviac akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtekajúca z kapacitných komunikácií je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží.</p> <p>V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe preložiek, rekonštrukcií a modernizácií ciest plánovaných v rámci realizácie PUM TSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim; stavby veľmi často prekračujú vodné toky alebo vedú v ich bezprostrednej blízkosti a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na stavby Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígeľ; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavnica - Pruské - Horovce, ktoré zasahujú do územia ochranného pásma vodného zdroja a ich technické riešenie je tak nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).</p> <p>Stavba Preložka cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja zasahuje do územia CHVO Strážovské vrchy.</p> <p>V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.</p> <p>Celkovo je v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.</p>
Poľnohospodárska pôda	-1	<p>Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou všetkých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúcim parametrom, charakteru i významnosti líniových stavieb. V prípade rekonštrukcií a modernizácií ciest sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu ako v prípade preložiek ciest, nových dopravných prepojení, nových obchvatov alebo úplne nových líniových dopravných stavieb.</p> <p>Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Možno však do určitej miery minimalizovať záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany vhodným trasovaním dopravných ciest.</p> <p>Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby ciest a rekonštrukcie mostov), ktoré nemožno úplne vylúčiť.</p> <p>Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv.</p>
Lesné pozemky	-1/0	<p>Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou dopravných líniových stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať.</p> <p>Z konkrétnych vyššie uvedených relevantných opatrení sa nezaobíde bez zásahu do lesných pozemkov výstavba Preložky cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke, Preložky cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno, Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja, Cesty III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom – Cígeľ, Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína, Preložky cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová – Kameničany a Preložky cesty II/574 pri obci Temeš.</p> <p>Mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení.</p> <p>Celkovo možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.</p>

Oblasť zmeny		Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
Strategický cieľ		Dostavba komunikačnej siete
Špecifický cieľ		Zvýšenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry – rekonštrukcia a preložky ciest
Relevantné opatrenia		<p>Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke; Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno; Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu; Preložka cesty II/507 pri Zamarovciach; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígeľ; Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína; Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavnica - Pruské - Horovce; Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK; Preložka cesty II/507 pri Trenčianskej Turnej; Preložka cesty II/574 pri obci Temeš; Preložky cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou – Nadlice.</p> <p>Rekonštrukcia ciest II. a III. tried: Rekonštrukcia cesty č. II/511 Veľké Uherce - Skýcov (km 0,000 - 13,757), Rekonštrukcia cesty č. II/512 Horná Ves - hranica okr. Prievidza/Žarnovica (km 0,000 - 9,558), Rekonštrukcia cesty č. II/516 Trenčianska Teplá - Dežerice (km 0,040 - 25,052), Rekonštrukcia cesty č. II/517 Považská Bystrica (most Orlové) - Domaniža (km 0,000 - 14,470), Rekonštrukcia cesty č. II/579 Hradište - Partizánske (km 0,000 - 7,155), Rekonštrukcia cesty č. II/581 Nové Mesto nad Váhom - Myjava (km 0,000 - 24,243), Zlepšenie dopravnej dostupnosti Myjavská a Horňácka (km 4,768 - 9,200), Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce - hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom - hr. ČR (19,396 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1922 hr. ČR - Červený Kameň (6,400 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1223 hr. ČR - Zemianske Podhradie (6,000 km), Rekonštrukcia cesty č. II/592 Bánovce nad Bebravou - Nadlice (km 0,000 - 12,248), Rekonštrukcia cesty č. II/593 hranica krajov NR/TN - Partizánske (0,000 - 13,413).</p> <p>Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra: rekonštrukcia cesty č. III/1791, rekonštrukcia miestnych komunikácií v Partizánskom, modernizácia cesty I/64 Partizánske – Oslany, modernizácia cesty I/9 Chocholná - Mníchova Lehota, rekonštrukcia cesty III/1773 vrátane mostného objektu, rekonštrukcia ďalších mostných objektov, oprava miestnych komunikácií a ciest III. triedy cez obec Sebedražie, rekonštrukcia cesty III/1775 a rekonštrukcia ďalších ciest III. triedy.</p> <p>Upokojuvanie dopravy v obytných častiach mesta ; Oprava miestnych komunikácií; Rozvoj dopravnej telematiky</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky</p>
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Horninové prostredie	-1/0	<p>Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli v nasledujúcom hodnotení zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií.</p> <p>U väčšiny relevantných opatrení bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv.</p> <p>V rámci nasledujúcich opatrení dôjde k priemetu s územím svahových deformácií (SD): Preložka cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja (SD potenciálna), Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom – Cígeľ (SD potenciálna i stabilizovaná), Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína (SD stabilizovaná) a Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína (SD potenciálna). Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom.</p> <p>Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.</p> <p>V tomto prípade možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na horninové prostredie.</p>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	<p>Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe preložiek, rekonštrukcií a modernizácií ciest predstavuje zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Pre fázu prevádzky je nutné príslušné relevantné opatrenia v podobe rekonštrukcií mostov vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi v mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Ochrana veľkých cicavcov pred stretmi s vozidlami na kapacitných komunikáciách je možné ochrániť realizáciou oplotení.</p> <p>Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení, resp. obchvatov na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.</p>
Krajina	-1/0	<p>V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza obecné k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosiluje sa a prehĺbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácia krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priepustnosť krajiny pre živočíchy (i pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a častokrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať i výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejavovať v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny.</p> <p>V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení sa prevažne jedná o rekonštrukcie, modernizácie či preložky súčasných ciest, kde dopad v podobe fragmentácie krajiny už pôsobí, vplyv teda nebude tak významný ako pri výstavbe vo voľnej krajine.</p> <p>Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia komunikácie a pod.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude nutné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz.</p> <p>Celkovo bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na krajinu.</p>



<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Dostavba komunikačnej siete</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Zvýšenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry – rekonštrukcia a preložky ciest</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke; Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno; Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu; Preložka cesty II/507 pri Zamarovciach; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígeľ; Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína; Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavnica - Pruské - Horovce; Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK; Preložka cesty II/507 pri Trenčianskej Turnej; Preložka cesty II/574 pri obci Temeš; Preložky cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou – Nadlice.</p> <p>Rekonštrukcia ciest II. a III. tried: Rekonštrukcia cesty č. II/511 Veľké Uherce - Skýcov (km 0,000 - 13,757), Rekonštrukcia cesty č. II/512 Horná Ves - hranica okr. Prievidza/Žarnovica (km 0,000 - 9,558), Rekonštrukcia cesty č. II/516 Trenčianska Teplá - Dežerice (km 0,040 - 25,052), Rekonštrukcia cesty č. II/517 Považská Bystrica (most Orlové) - Domaniža (km 0,000 - 14,470), Rekonštrukcia cesty č. II/579 Hradište - Partizánske (km 0,000 - 7,155), Rekonštrukcia cesty č. II/581 Nové Mesto nad Váhom - Myjava (km 0,000 - 24,243), Zlepšenie dopravnej dostupnosti Myjavská a Horňácka (km 4,768 - 9,200), Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce - hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom - hr. ČR (19,396 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1922 hr. ČR - Červený Kameň (6,400 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1223 hr. ČR - Zemianske Podhradie (6,000 km), Rekonštrukcia cesty č. II/592 Bánovce nad Bebravou - Nadlice (km 0,000 - 12,248), Rekonštrukcia cesty č. II/593 hranica krajov NR/TN - Partizánske (0,000 - 13,413).</p> <p>Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra: rekonštrukcia cesty č. III/1791, rekonštrukcia miestnych komunikácií v Partizánskom, modernizácia cesty I/64 Partizánske – Oslany, modernizácia cesty I/9 Chocholná - Mníchova Lehota, rekonštrukcia cesty III/1773 vrátane mostného objektu, rekonštrukcia ďalších mostných objektov, oprava miestnych komunikácií a ciest III. triedy cez obec Sebedražie, rekonštrukcia cesty III/1775 a rekonštrukcia ďalších ciest III. triedy.</p> <p>Upokojuvanie dopravy v obytných častiach mesta ; Oprava miestnych komunikácií; Rozvoj dopravnej telematiky</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiaми, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. Priamy potenciálne mierne negatívny vplyv či nutnosť primeraného posúdenia vo fáze projektu možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: Preložka cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja, ktoré prechádza CHVÚ Malá Fatra, Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína pretínajúca ÚEV Váh pri Zamarovciach, Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu leží rovnako v tesnej blízkosti ÚEV Váh pri Zamarovciach, Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK leží v CHKO Biele Karpaty a Preložka cesty II/574 pri obci Temeš leží na území CHVÚ Strážovské vrchy a zároveň možno predpokladať ich potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Strážovské vrchy, ÚEV Rokoš a ÚEV Kňazí stôl. Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke môže predstavovať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Vtáčnik a ÚEV Rokoš.</p> <p>Všetky zábery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti bude nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať všeobecných povinností daných zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný stret s riešenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv.</p> <p>V prípade stretu stavieb z relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstvo zeminy. V prípade modernizácií a rekonštrukcií ciest súčasných budú vplyvy minimalizované. Nekontaminovaná zemina je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>V tejto chvíli možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nebol identifikovaný žiadny stret s niektorým z vyššie uvedených relevantných opatrení.</p>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení.</p> <p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny	Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba	
Strategický cieľ	Dostavba komunikačnej siete	
Špecifický cieľ	Podpora dostavby nadradenej cestnej siete	
Relevantné opatrenia	<p>Rýchlostná cesta R2 Trenčianska Turná - Mníchova Lehota; Rýchlostná cesta R2 Trenčín (D1) - Trenčianska Turná; Rozšírenie cesty II/507 pri Trenčíne na štvorpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota - Ruskovce; Rýchlostná cesta R3 Horná Štubňa - Ráztočno; Rýchlostná cesta R8 Bánovce nad Bebravou - Topoľčany - Nitra; Rýchlostná cesta R2 Pravotice - Dolné Vestenice; Rýchlostná cesta R2 Dolné Vestenice - Nováky; Rýchlostná cesta R2 Nováky - Žiar nad Hronom; Rýchlostná cesta R6 Púchov - Mestečko; Rýchlostná cesta R6 Mestečko - štátna hranica; Presunutý diaľničný privádzač Trenčín; MÚK Trenčianska Teplá vrátane mostu cez Váh smer Opatová; Rýchlostná cesta R6 Dolné Kočkovce – Púchov.</p> <p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Vážska vodná cesta: úprava existujúcich vodných kanálov a úprava stupňov existujúcich vodných elektrární.</p> <p>Verejné prístavy: P 81 – 06 Novom Meste nad Váhom v km 137,4-137,7; P 81 – 07 Trenčíne v km 158,5-159,0; P 81 – 08 Dubnici nad Váhom v km 168,1-168,5; P 81 – 09 Púchove v km 192,9-193,4; P 81 – 10 Považskej Bystrici v km 210,8-211,2</p> <p>Letisko Trenčín, Letisko Prievidza</p> <p>Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenia a vyhodnotenia možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov.</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	-1/+2	<p>Dostavba nadradenej komunikačnej siete v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení spôsobí presun emisnej záťaže predovšetkým do územia novo navrhovaných cestných stavieb. Lokálne teda môže dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných automobilovou dopravou. Na druhej strane však dôjde v mnohých prípadoch k presunu tranzitnej dopravy z intravilánu do extravilánu miest a obcí, čo prispeje ku zlepšeniu kvality ovzdušia v centrálnych a najviac obývaných častiach miest a obcí. Presun tranzitnej dopravy mimo centra miest a obcí prispeje i k zlepšeniu klimatických podmienok v intravilánoch miest a väčších obcí.</p> <p>Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie priameho vplyvu v škále potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny.</p> <p>Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TSK na kvalitu ovzdušia a klímy je uvedené v kap. IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.2 Návrhovej časti PUM TSK.</p>
Hluk a vibrácie	-1/+2	<p>Pozitívny vplyv dostavby komunikačnej siete v podobe jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení v oblasti znižovania hlukovej záťaže možno súhrnne očakávať v dôsledku použitia kvalitnejších povrchov v rámci budovania nových rýchlostných komunikácií, ďalej v dôsledku zaistenie plynulejšej dopravy skapacitnením množstva nadradených komunikácií, v dôsledku zníženia intenzít dopravy (a tým hlukovej záťaže) v obytných častiach miest a obcí. V oblasti železničnej dopravy možno očakávať znižovanie hlukovej záťaže a pôsobenie vibrácií výstavbou kvalitných nových tratí a modernizáciou existujúcich tratí.</p> <p>Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení (predovšetkým na poli železničnej dopravy), môže mať zanedbateľný až potenciálne významne pozitívny vplyv i na minimalizáciu prenosu vibrácií do chránenej zástavby miest a obcí.</p> <p>Nie je rovnako vylúčené, že lokálne dôjde v dôsledku realizácie niektorých relevantných opatrení ku zvýšeniu hlukovej záťaže.</p> <p>Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie priameho vplyvu v škále potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny.</p> <p>Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na hlukovú situáciu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TSK.</p>
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	<p>Špecifický cieľ dostavba nadradenej komunikačnej siete v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty priamy pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, predovšetkým v zmysle presunu tranzitnej dopravy z intravilánu do extravilánu miest a obcí a taktiež v zmysle modernizácie súčasných železničných tratí.</p> <p>Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie) nemožno vylúčiť lokálne zhoršenie podmienok pre určité skupiny obyvateľov.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv.</p> <p>Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na verejné zdravie obyvateľov je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p>

Oblasť zmeny		Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
Strategický cieľ		Dostavba komunikačnej siete
Špecifický cieľ		Podpora dostavby nadradenej cestnej siete
Relevantné opatrenia	<p>Rýchlostná cesta R2 Trenčianska Turná - Mníchova Lehota; Rýchlostná cesta R2 Trenčín (D1) - Trenčianska Turná; Rozšírenie cesty II/507 pri Trenčíne na štvorpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota - Ruskovce; Rýchlostná cesta R3 Horná Štubňa - Ráztočno; Rýchlostná cesta R8 Bánovce nad Bebravou - Topoľčany - Nitra; Rýchlostná cesta R2 Pravotice - Dolné Vestenice; Rýchlostná cesta R2 Dolné Vestenice - Nováky; Rýchlostná cesta R2 Nováky - Žiar nad Hronom; Rýchlostná cesta R6 Púchov - Mestečko; Rýchlostná cesta R6 Mestečko - štátna hranica; Presunutý diaľničný privádzač Trenčín; MÚK Trenčianska Teplá vrátane mostu cez Váh smer Opatová; Rýchlostná cesta R6 Dolné Kočkovce – Púchov.</p> <p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Vážska vodná cesta: úprava existujúcich vodných kanálov a úprava stupňov existujúcich vodných elektrární.</p> <p>Verejné prístavy: P 81 – 06 Novom Meste nad Váhom v km 137,4-137,7; P 81 – 07 Trenčíne v km 158,5-159,0; P 81 – 08 Dubnici nad Váhom v km 168,1-168,5; P 81 – 09 Púchove v km 192,9-193,4; P 81 – 10 Považskej Bystrici v km 210,8-211,2</p> <p>Letisko Trenčín, Letisko Prievidza</p> <p>Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenia a vyhodnotenia možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov.</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Voda	-1/0	<p>Určitý priamy negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je i prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie v podobe výstavby rýchlostných ciest a železničných koridorov a modernizácií súčasných železničných tratí.</p> <p>Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde obecné ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. U kapacitných komunikácií je vždy snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Najviac akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtekajúca z kapacitných komunikácií je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží.</p> <p>V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri výstavbe opatrení v oblasti vodnej dopravy (Vážska vodná cesta a prístavy) a ďalej prakticky pri výstavbe takmer všetkých vyššie uvedených opatrení; stavby prekračujú vodné toky alebo vedú v ich bezprostrednej blízkosti a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na celý rad stavieb, ktoré zasahujú do územia ochranného pásma vodného zdroja a ich technické riešenie je tak nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Množstvo vyššie uvedených opatrení zasahuje rovnako do chránenej vodoohospodárskej oblasti, napr. Rýchlostná cesta R6 Púchov – Mestečko, Rýchlostná cesta R6 Mestečko - štátna hranica a Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica zasahujú do CHVO Beskydy a Javorníky; Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá a Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina zasahujú do CHVO Strážovské vrchy.</p> <p>V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.</p> <p>Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.</p>
Poľnohospodárska pôda	-1	<p>Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou všetkých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti líniových stavieb. V prípade modernizácií železničných tratí a výstavby infraštruktúry vodnej dopravy sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu než v prípade úplne nových líniových dopravných stavieb.</p> <p>Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Možno však do určitej miery minimalizovať záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany vhodným trasovaním dopravných koridorov nadradenej komunikačnej siete.</p> <p>Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby nových koridorov a infraštruktúry vodnej/leteckej dopravy), ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv.</p>
Lesné pozemky	-1/0	<p>Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou dopravných líniových stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať.</p> <p>Z konkrétnych vyššie uvedených relevantných opatrení sa nezaobíde bez zásahu do lesných pozemkov: Rýchlostná cesta R2 Trenčianska Turná - Mníchova Lehota; Rýchlostná cesta R2 Trenčín (D1) - Trenčianska Turná; Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota - Ruskovce; Rýchlostná cesta R3 Horná Štubňa - Ráztočno; Rýchlostná cesta R2 Pravotice - Dolné Vestenice; Rýchlostná cesta R2 Dolné Vestenice - Nováky; Rýchlostná cesta R2 Nováky - Žiar nad Hronom; Rýchlostná cesta R6 Púchov - Mestečko; Rýchlostná cesta R6 Mestečko - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení.</p> <p>Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.</p>

Oblasť zmeny	Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba	
Strategický cieľ	Dostavba komunikačnej siete	
Špecifický cieľ	Podpora dostavby nadradenej cestnej siete	
Relevantné opatrenia	<p>Rýchlostná cesta R2 Trenčianska Turná - Mníchova Lehota; Rýchlostná cesta R2 Trenčín (D1) - Trenčianska Turná; Rozšírenie cesty II/507 pri Trenčíne na štvorpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota - Ruskovce; Rýchlostná cesta R3 Horná Štubňa - Ráztočno; Rýchlostná cesta R8 Bánovce nad Bebravou - Topoľčany - Nitra; Rýchlostná cesta R2 Pravotice - Dolné Vestenice; Rýchlostná cesta R2 Dolné Vestenice - Nováky; Rýchlostná cesta R2 Nováky - Žiar nad Hronom; Rýchlostná cesta R6 Púchov - Mestečko; Rýchlostná cesta R6 Mestečko - štátna hranica; Presunutý diaľničný privádzač Trenčín; MÚK Trenčianska Teplá vrátane mostu cez Váh smer Opatová; Rýchlostná cesta R6 Dolné Kočkovce – Púchov.</p> <p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Vážska vodná cesta: úprava existujúcich vodných kanálov a úprava stupňov existujúcich vodných elektrární.</p> <p>Verejné prístavy: P 81 – 06 Novom Meste nad Váhom v km 137,4-137,7; P 81 – 07 Trenčíne v km 158,5-159,0; P 81 – 08 Dubnici nad Váhom v km 168,1-168,5; P 81 – 09 Púchove v km 192,9-193,4; P 81 – 10 Považskej Bystrici v km 210,8-211,2</p> <p>Letisko Trenčín, Letisko Prievidza</p> <p>Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenia a vyhodnotenia možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov.</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Horninové prostredie	-1/0	<p>Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií.</p> <p>Pri časti relevantných opatrení bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv.</p> <p>V nasledujúcich prípadoch možno však identifikovať potenciálne mierne negatívny vplyv na horninové prostredie: Rýchlostná cesta R2 Nováky - Žiar nad Hronom sa nachádza na území CHLÚ Handlová, CHLÚ Nováky, CHLÚ Prievidza I., DP Handlová, DP Nováky I., DP Prievidza I.; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa sa nachádza na území CHLÚ Nováky a DP Nováky I.; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina prechádza územiami CHLÚ Beluša I., CHLÚ Dubnica nad Váhom, DP Beluša I., DP Dubnica nad Váhom, LNN Beckov (úsek TT-TN), LNN Bolešov - Objekt 2 (úsek TN-ŽA), LNN Dubnica n/Váhom - Pažite (úsek TN-ŽA), LNN Dulov I (úsek TN-ŽA), LNN Kočovce - východ (úsek TT-TN), LNN Lednické Rovne - Sigoť (úsek TN-ŽA), LNN Opatová (úsek TN-ŽA), LNN Opatovce (úsek TT-TN), LNN Prejta (úsek TN-ŽA), LNN Zamarovce (úsek TN-ŽA), LNN Za Váhom (úsek TN-ŽA). Celý rad opatrení prechádza územiami stabilizovaných svahových deformácií, napr. Rýchlostná cesta R3 Horná Štubňa – Ráztočno, Rýchlostná cesta R2 Pravotice - Dolné Vestenice, Rýchlostná cesta R6 Púchov – Mestečko, Rýchlostná cesta R6 Mestečko - štátna hranica, Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá, Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa, Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica, Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina (úsek Trenčín – Žilina) a Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou. Územiami aktívnych svahových deformácií prechádza opatrenie Rýchlostná cesta R6 Mestečko - štátna hranica a v tesnej blízkosti Rýchlostná cesta R2 Nováky - Žiar nad Hronom, Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica a Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina. Územiami potenciálnych svahových deformácií prechádza opatrenie Rýchlostná cesta R6 Púchov – Mestečko, Rýchlostná cesta R6 Mestečko - štátna hranica, Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa, Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá – Myjava, Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina (v úseku Trenčín – Žilina). Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom. Stavby vymedzené cez územia aktívnych svahových deformácií bude nutné na úrovni projektov trasovať mimo týchto území.</p> <p>K zásahom do horninového prostredia môže dochádzať rovnako u vyššie uvedených relevantných opatrení v oblasti vodnej dopravy, kde dôjde k významnejším úpravám a zásahom do koryt vodných tokov (napr. prehĺbenie a úprava koryta Váhu v rámci realizácie Splavnenia Vážskej cesty a pod.).</p> <p>Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.</p> <p>V tomto prípade možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.</p>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	<p>Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov/lokálnych populácií a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). V prípade realizácie zámerov súvisiacich s vodnou dopravou bude potenciálne ohrozená flóra i fauna vodných ekosystémov. Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Pre fázu prevádzky je príslušné dopravné líniové stavby nutné vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi v mieste križenia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál križených biokoridorov. Ochranu veľkých cicavcov pred stretmi s vozidlami na kapacitných komunikáciách je možné ochrániť realizáciou oplotení.</p> <p>Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení, resp. obchvatov na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Dostavba komunikačnej siete</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora dostavby nadradenej cestnej siete</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Rýchlostná cesta R2 Trenčianska Turná - Mníchova Lehota; Rýchlostná cesta R2 Trenčín (D1) - Trenčianska Turná; Rozšírenie cesty II/507 pri Trenčíne na štvorpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota - Ruskovce; Rýchlostná cesta R3 Horná Štubňa - Ráztočno; Rýchlostná cesta R8 Bánovce nad Bebravou - Topoľčany - Nitra; Rýchlostná cesta R2 Pravotice - Dolné Vestenice; Rýchlostná cesta R2 Dolné Vestenice - Nováky; Rýchlostná cesta R2 Nováky - Žiar nad Hronom; Rýchlostná cesta R6 Púchov - Mestečko; Rýchlostná cesta R6 Mestečko - štátna hranica; Presunutý diaľničný privádzač Trenčín; MÚK Trenčianska Teplá vrátane mostu cez Váh smer Opatová; Rýchlostná cesta R6 Dolné Kočkovce – Púchov.</p> <p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Vážska vodná cesta: úprava existujúcich vodných kanálov a úprava stupňov existujúcich vodných elektrární.</p> <p>Verejné prístavy: P 81 – 06 Novom Meste nad Váhom v km 137,4-137,7; P 81 – 07 Trenčíne v km 158,5-159,0; P 81 – 08 Dubnici nad Váhom v km 168,1-168,5; P 81 – 09 Púchove v km 192,9-193,4; P 81 – 10 Považskej Bystrici v km 210,8-211,2</p> <p>Letisko Trenčín, Letisko Prievidza</p> <p>Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenia a vyhodnotenia možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov.</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Krajina	-1/0	<p>V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza obecné k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosiluje sa a prehľbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácia krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znížovaná priepustnosť krajiny pre živočíchy (i pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a častokrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať i výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejavíť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny.</p> <p>V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu modernizácie železničných tratí nebude dopad v podobe fragmentácie krajiny tak významný ako napr. pri výstavbe nových líniových prvkov dopravnej infraštruktúry vo voľnej krajine.</p> <p>Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia komunikácie, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude nutné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz.</p> <p>Celkovo bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na krajinu.</p>
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. Priamy potenciálne mierne negatívny vplyv či nutnosť primeraného posúdenia vo fáze projektu možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: Rýchlostná cesta R2 Trenčianska Turná - Mníchova Lehota prechádza v blízkosti ÚEV Rúbanice; Rýchlostná cesta R8 Bánovce nad Bebravou - Topoľčany – Nitra prechádza CHVÚ Tribeč; Presunutý diaľničný privádzač Trenčín je stret s ÚEV Váh pri Zamarovciach; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá – Myjava vedie po hranici ÚEV Čachtické Karpaty, po hranici CHKO Biele Karpaty a priamo územím CHKO Malé Karpaty; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina prechádza cez územie PR Beckovské Skalice, ÚEV Beckovské Skalice, ÚEV Váh pri Zamarovciach a v tesnej blízkosti CHVÚ Dubnické štrkovisko. Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina ďalej môže predstavovať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Strážovské vrchy, ÚEV Čertov, ÚEV Javornický hrebeň a EVL Beskydy. Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá ďalej môže znamenať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Strážovské vrchy, ÚEV Čertov, ÚEV Javornický hrebeň a EVL Beskydy. Pri stavbe Optimalizácia železničnej trate Prievidza – Jelšovce možno predpokladať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Vtáčnik a ÚEV Rokoš. Rýchlostná cesta R2 Dolné Vestenice – Nováky môže znamenať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Vtáčnik a ÚEV Rokoš. Stavby Rýchlostná cesta R6 Púchov – Mestečko a Rýchlostná cesta R6 Mestečko - štátna hranica môžu predstavovať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Strážovské vrchy, ÚEV Čertov, ÚEV Javornický hrebeň a EVL Beskydy.</p> <p>Všetky zámery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti bude nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný stret s riešenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv.</p> <p>Stret stavieb z vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Všetky stavby na úseku vodnej dopravy predstavujú zo svojej podstaty minimálne zásah do prvkov ÚSES a VKP (korytá riek/kanálov). Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, hľadať vhodné technické riešenie stavieb a realizovať sprievodné opatrenia, napr. formou ozelenenia, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Dostavba komunikačnej siete</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora dostavby nadradenej cestnej siete</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Rýchlostná cesta R2 Trenčianska Turná - Mníchova Lehota; Rýchlostná cesta R2 Trenčín (D1) - Trenčianska Turná; Rozšírenie cesty II/507 pri Trenčíne na štvorpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota - Ruskovce; Rýchlostná cesta R3 Horná Štubňa - Ráztočno; Rýchlostná cesta R8 Bánovce nad Bebravou - Topoľčany - Nitra; Rýchlostná cesta R2 Pravotice - Dolné Vestenice; Rýchlostná cesta R2 Dolné Vestenice - Nováky; Rýchlostná cesta R2 Nováky - Žiar nad Hronom; Rýchlostná cesta R6 Púchov - Mestečko; Rýchlostná cesta R6 Mestečko - štátna hranica; Presunutý diaľničný privádzač Trenčín; MÚK Trenčianska Teplá vrátane mostu cez Váh smer Opatová; Rýchlostná cesta R6 Dolné Kočkovce – Púchov.</p> <p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Vážska vodná cesta: úprava existujúcich vodných kanálov a úprava stupňov existujúcich vodných elektrární.</p> <p>Verejné prístavy: P 81 – 06 Novom Meste nad Váhom v km 137,4-137,7; P 81 – 07 Trenčíne v km 158,5-159,0; P 81 – 08 Dubnici nad Váhom v km 168,1-168,5; P 81 – 09 Púchove v km 192,9-193,4; P 81 – 10 Považskej Bystrici v km 210,8-211,2</p> <p>Letisko Trenčín, Letisko Prievidza</p> <p>Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenia a vyhodnotenia možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov.</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade modernizácií súčasných železničných tratí budú tieto vplyvy minimalizované, v prípade výstavby nových líniových stavieb dopravnej infraštruktúry budú vplyvy významnejšieho charakteru. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií a železničných tratí, z údržby a prevádzky prístavu či letísk, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>V tejto chvíli možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza u nasledujúcich vyššie uvedených opatrení k stretu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude nutné preveriť : pri opatrení Rýchlostná cesta R2 Dolné Vestenice - Nováky sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž Nitrianske Sučany - obalovačka; pri opatrení Rýchlostná cesta R2 Nováky - Žiar nad Hronom sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž Prievidza - obalovačka bitumenových zmesí; pri opatrení Modernizácia a elektrifikácia železničnej trate Bratislava - Dunajská Streda - Komárno sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž Borčice - neriadená skládka TKO - štrkové jamy a Dulov - skládka TKO - štrkové jamy a ďalej tiež skládka odpadov Dubnica nad Váhom – Lúžtek.</p>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení.</p> <p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
Strategický cieľ		Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu
Špecifický cieľ		Budovanie bezpečnej siete peších trás v mestách a obciach
Relevantné opatrenia		Dobudovanie peších trás v území; rozšírenie a úprava pešej zóny; optimalizácia peších trás v území; Bezpečné priechody Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení môže prispieť ku zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane priechodov a ďalších naväzujúcich prvkov a teda ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejavíť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Podobne ako v prípade vplyvov na ovzdušie a klímu nepredstavuje uvedený špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení významné ovplyvnenie fyzikálnych faktorov v meste/v obci. Plánované opatrenia môžu prispieť ku zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane priechodov a ďalších naväzujúcich prvkov a teda dôjde ku zníženiu intenzít individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejavíť i na znížení hlukovej záťaže v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení môže mať už zo svojej podstaty potenciálne mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov v mestách/v obciach. Zvýšeniu podielu pešej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy bude mať potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Celkovo možno identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Voda	-1/+1	Realizáciou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde obecne k určitému zvýšeniu podielu spevnených plôch, a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. I keď v porovnaní napríklad s líniovými dopravnými stavbami typu obchvaty miest/obcí a výstavba nových komunikácií nadradenej dopravnej siete sa jedná o zanedbateľné veľkosti plôch. V súvislosti s niektorými uvedenými opatreniami možno rovnako predpokladať zvýšenie podielu pešej dopravy a následné zníženie individuálnej automobilovej dopravy. Môžu tak byť eliminované riziká znečistenia vôd vplyvom cestnej dopravy. Celkovo možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať potenciálne mierne negatívny až potenciálne mierne pozitívny vplyv. Uvedená relevantná opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	So záberom poľnohospodárskej pôdy sa v súvislosti s naplňovaním vyššie uvedených relevantných opatrení primárne nepočíta, keďže sa prevažne jedná o realizácie opatrení v zastavaných častiach miest a obcí. Výnimkou môže byť realizácia špecifického cieľa v podobe prepojenie medzi jednotlivými mestami a obcami. U týchto opatrení však nie je v tejto fáze projektových príprav známa presná lokalizácia. V týchto prípadoch sa bude jednáť o zásah do uvedených plôch zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti navrhnutého opatrenia. Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby), ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou vyššie uvedených relevantných opatrení ohrozené i lesné pozemky; myslené len v prípade opatrení typu prepojenie medzi jednotlivými mestami a obcami. Vhodným trasovaním uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredie	0	Z hľadiska zásahu navrhnutých relevantných opatrení do horninového prostredia je nutné zohľadniť miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. V súvislosti s realizáciou uvedených relevantných opatrení možno očakávať nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Akákoľvek výstavba obecne predstavuje určitú disturbanciu pre miestnu flóru a faunu, i pokiaľ hovoríme o intravilánoch miest/obcí. Vyššie uvedené relevantné opatrenia predstavujú minimálny, skôr zanedbateľný zásah pre prítomné živočíšne a rastlinné druhy. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	V dôsledku realizácie všetkých líniových stavieb dochádza obecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosiluje sa a prehĺbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácia krajiny“. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení bude dopad v podobe fragmentácie krajiny minimálny, keďže väčšina opatrení sa uskutoční v intravilánoch miest a obcí. Iba navrhnuté opatrenie typu prepojenie medzi jednotlivými mestami a obcami môže mať potenciálny mierne negatívny vplyv na estetické merítko krajiny a na celkové vnímanie potenciálne dotknutej krajiny. Možno však identifikovať zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	U vyššie uvedených navrhnutých relevantných opatrení je riziko stretu s vyššie uvedenými lokalitami chránenými podľa zákona č. 543/2002 Z.z. nepravdepodobné, teda zanedbateľné/nulové. Na strane bezpečnosti však bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Odpady/environmentálne záťaž	0	V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu dobudovanie kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane priechodov a ďalších naväzujúcich prvkov budú vplyvy súvisiace so vznikom odpadov podľa predpokladov zanedbateľného charakteru. Nekontaminovaná zemina je v priebehu výstavby možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv trás pre peších, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci naväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Po spresnení vedenia jednotlivých peších trás bude nutné preveriť strety s environmentálnymi záťažami evidovanými v Registri environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Budovanie bezpečnej siete peších trás v mestách a obciach</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Dobudovanie peších trás v území; rozšírenie a úprava pešej zóny; optimalizácia peších trás v území; Bezpečné priechody Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Po spresnení jednotlivých opatrení bude nutné riešiť prípadné strety s pamiatkovými rezerváciami a pamiatkovými zónami podľa ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR. V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	



<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Bezpečné priechody Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0	Špecifický cieľ „Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov“ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení nebude mať priamy negatívny či pozitívny vplyv na zmenu ovzdušia/klímu tu v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli prispieť ku zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu bezpečných prvkov v sieti peších trás a na druhej strane teda ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Vplyv možno celkovo hodnotiť ako nulový.
Hluk a vibrácie	0	Podobne ako v prípade vplyvov na ovzdušie a klímu nebude mať špecifický cieľ „Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov“ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení priamy negatívny či pozitívny vplyv na zmenu fyzikálnych faktorov v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli prispieť ku zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu bezpečných prvkov v sieti peších trás a na druhej strane teda ku zníženiu intenzít individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť i na miernom znížení hlukovej záťaže v intravilánoch miest/obcí. Vplyv možno celkovo hodnotiť ako nulový.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1	Špecifický cieľ „Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov“ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty priamy a minimálne mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov v mestách/v obciach. Zvýšeniu bezpečnosti pešej dopravy by malo mať pozitívny vplyv z hľadiska zníženia dopravných nehôd, teda priamy potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovanie bezpečných priechodov irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je i u poľnohospodárskej pôdy možné hodnotenie vplyvu s ohľadom na vyššie navrhnuté opatrenie typu budovanie bezpečných priechodov považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovanie bezpečných priechodov irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredie	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovanie bezpečných priechodov irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovanie bezpečných priechodov irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv rovnako vyhodnotený ako nulový, keďže hodnotenie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovanie bezpečných priechodov irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovanie bezpečných priechodov irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/environmentálne záťaže	0	V priebehu realizácie relevantných opatrení možno očakávať vznik bežných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv priechodov pre chodcov, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv možno označiť za zanedbateľný.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky či vplyvu z pohľadu archeológie je v rámci vyššie navrhnutých opatrení typu budovanie bezpečných priechodov irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
Strategický cieľ		Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu
Špecifický cieľ		Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru
Relevantné opatrenia		Dobudovanie peších trás v území; rozšírenie a úprava pešej zóny; optimalizácia peších trás v území; Bezpečné priechody Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ „Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru“ – rozširovanie peších zón, zvýšenie kvality mestského mobiliáru v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení nebude mať priamy negatívny či pozitívny vplyv na zmenu ovzdušia/klímy v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli na strane jednej prispieť ku zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane rozšírenia peších zón a ďalších navzájom súvisiacich prvkov a na druhej strane teda ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý bude skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Podobne ako v prípade vplyvov na ovzdušie a klímu nebude mať špecifický cieľ „Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru“ – rozširovanie peších zón, zvýšenie kvality mestského mobiliáru v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení priamy negatívny či pozitívny vplyv na zmenu fyzikálnych faktorov v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli prispieť ku zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane rozšírenia peších zón a ďalších navzájom súvisiacich prvkov a na druhej strane teda ku zníženiu intenzít individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť i na miernom znížení hlukovej záťaže v intravilánoch miest/obcí. Možno identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý bude skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1	Špecifický cieľ „Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru“ – rozširovanie peších zón, zvýšenie kvality mestského mobiliáru v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty minimálne priamy mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov v mestách/v obciach. Zvýšenie podielu pešej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by malo mať teoreticky mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, rovnako zvyšovanie kvality verejného priestoru bude mať pozitívny vplyv na duševné zdravie obyvateľov v dôsledku zvýšenia kvality života a nárastu pocitu pohody (well being).
Voda	0	Budovaním vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde obecne k určitému zvýšeniu podielu spevnených plôch, a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. I keď v porovnaní napríklad s líniovými dopravnými stavbami typu obchvaty miest/obcí a výstavba nových komunikácií nadradenej dopravnej siete sa jedná o zanedbateľné veľkosti plôch. Celkovo možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	0	So záberom poľnohospodárskej pôdy sa v súvislosti s naplňovaním vyššie uvedených relevantných opatrení (dobudovanie kvalitnej a bezpečnej siete peších trás, rozšírenie a úprava pešej zóny, optimalizácia peších trás v území) primárne nepočíta, keďže sa prevažne jedná o realizáciu opatrení v zastavaných častiach miest a obcí. Pri výstavbe vyššie uvedených relevantných opatrení existuje vždy určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť, možno mu však účinnými technickými opatreniami navrhnutými na základe podrobnej projektovej dokumentácie úspešne predchádzať. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať vplyv zanedbateľný.
Lesné pozemky	0	Realizáciou vyššie uvedených relevantných opatrení sa ohrozenie lesných pozemkov nepredpokladá. Celkovo možno mieru vplyvu na lesné pozemky hodnotiť ako zanedbateľnú.
Horninové prostredie	0	Z hľadiska zásahu navrhnutých relevantných opatrení do horninového prostredia je nutné zohľadniť miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. Podľa charakteru a lokalizácie (intravilány miest a obcí) vyššie uvedených relevantných opatrení možno očakávať nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Akákoľvek výstavba obecne predstavuje určitú disturbanciu pre miestnu flóru a faunu, i pokiaľ hovoríme o intravilánoch miest/obcí. Vyššie uvedené relevantné opatrenia predstavujú minimálny, skôr zanedbateľný zásah pre prítomné živočíšne a rastlinné druhy. Prípadný vopred predikovaný negatívny dopad výstavby týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu projektovej prípravy, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	V dôsledku realizácie všetkých líniových stavieb dochádza obecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehĺbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácia krajiny“. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení bude dopad na krajinu nulový, keďže opatrenia sa uskutočnia v intravilánoch miest a obcí, kde budú citlivo zapojené do mestského rázu.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Pri vyššie uvedených navrhnutých relevantných opatrení je riziko stretu s lokalitami chránenými podľa zákona č. 543/2002 Z.z. nepravdepodobné, teda zanedbateľné/nulové. Možný potenciálny stret trás pre peších v rámci vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami (v intravilánoch miest a obcí) je nutné posúdiť v každom jednotlivom prípade v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.
Odpady/environmentálne záťaž	0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine výstavba všetkých nových stavieb dopravnej infraštruktúry; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení budú tieto vplyvy podľa predpokladov zanedbateľného charakteru. Nekontaminovaná zemina je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv trás pre peších, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv bol vyhodnotený ako zanedbateľný.

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Dobudovanie peších trás v území; rozšírenie a úprava pešej zóny; optimalizácia peších trás v území; Bezpečné priechody Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Z dôvodu chýbajúcej lokalizácie vyššie uvedených opatrení nemožno identifikovať možný stret s územiaми pamiatkovej zóny či rezervácie na základe registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR. V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. Na strane bezpečnosti bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
Strategický cieľ		Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu
Špecifický cieľ		Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí (zapojenie mikroregiónov do plánovania cyklo dopravy)
Relevantné opatrenia		Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany; úsek: Zemianske Kostofany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Slnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre (Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra v oblasti Hornej Nitry, ktorá bude spájať mestá Handlová, Prievidza, Nováky, Partizánske, až po hranicu s NSK). Doplnenie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Naplnenie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy ; osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	0/+1	Dobudovanie súvislej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť ku zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete cyklotrás, a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo pozitívne prejavovať i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku dobudovania súvislej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení môže prispieť ku zvýšeniu podielu cyklistickej a pešej dopravy a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo môže viesť ku zníženiu hlukovej záťaže a vibrácií v dotknutých mestách a obciach. Možno tak identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+2	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty priamy potenciálne významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Zvýšenie využitia pešej a cyklistickej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy bude mať potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne významne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je i prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, siete cyklotrás. Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde obecné ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. V prípade cyklotrás plánovaných v rámci realizácie PUM TSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri realizácii takmer všetkých vyššie uvedených opatrení; tieto stavby prekračujú vodné toky alebo vedú v ich tesnej blízkosti pozdĺž. Možný vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením cyklotrás v rámci navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možný zásah cyklotrás do územia ochranných pásiem vodných zdrojov, kde technické riešenie cyklotrasy bude nutné optimalizovať a postupovať v súlade so § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Jedná sa konkrétne napr. o opatrenie časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Slnie - hranica SR/ČR; úsek: Prievidza – Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre. Niektoré opatrenia zasahujú rovnako do chránených vodohospodárskych oblastí – napr. Ilava – Valaská Belá – Nováky do CHVO Strážovské vrchy; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR a Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR do CHVO Beskydy a Javorníky. V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	V prípade výstavby cyklotrás sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia vo významne menšom rozsahu než v prípade výstavby nových dopravných stavieb líniového charakteru, nových obchvatov alebo železničných koridorov. Napriek tomu nemožno vylúčiť mierne negatívny vplyv najmä v priebehu realizácie cyklotrás. Celkovo tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú v obecnej rovine realizáciou nových cyklotrás ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.

Oblasť zmeny	Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba	
Strategický cieľ	Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu	
Špecifický cieľ	Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí (zapojenie mikroregiónov do plánovania cyklo dopravy)	
Relevantné opatrenia	<p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany; úsek: Zemianske Kostofany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Sĺnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre (Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra v oblasti Hornej Nitry, ktorá bude spájať mestá Handlová, Prievidza, Nováky, Partizánske, až po hranicu s NSK). Doplnenie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Naplnenie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy ; osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Horninové prostredie	-1/0	<p>Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli v nasledujúcom hodnotení zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií.</p> <p>V časti relevantných opatrení je možno z dôvodu neidentifikovaného stretu trasy s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia určiť nulový vplyv.</p> <p>Možný negatívny vplyv je nutné preveriť u cyklotrás: úsek Partizánske - Zemianske Kostofany (CHLÚ Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany I., OVL Malé Kršteňany); úsek Hranica NSK – Partizánske (LNN Chynorany II štrkopiesky); úsek Prievidza – Handlová (LNN Brusno); Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR (DP Lúky pod Makytou, neťažené ložiská - stavebný kameň); Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre (LNN Chynorany II, LNN Brusno, CHLÚ Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany I., OVL Malé Kršteňany).</p> <p>Celý rad navrhnutých opatrení ďalej prechádza územiami svahových deformácií, pričom aktívne svahové deformácie sa týkajú napr. cyklotrás úsek Zemianske Kostofany – Prievidza; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; úsek: Prievidza – Handlová; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom. Stavby vymedzené cez územia aktívnych svahových deformácií bude nutné na úrovni projektov trasovať mimo tieto územia.</p> <p>Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.</p> <p>V tomto prípade tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.</p>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	<p>Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe výstavby cyklotrás predstavuje zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.</p>
Krajina	0	<p>V súvislosti s uvedenými opatreniami sa nepredpokladá významné ovplyvnenie krajiny.</p> <p>Možno identifikovať zanedbateľný vplyv na krajinu.</p>
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami.</p> <p>Potenciálne mierne negatívny vplyv či nutnosť primeraného posúdenia vo fáze projektu možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: cyklotrasa úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany sa okrajovo dotýka PR Veľký vrch; cyklotrasa „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km sa nachádza v bezprostrednej blízkosti PR Zamarovské jamy; cyklotrasa Horné Sĺnie - hranica SR/ČR vedie cez územie CHKO Biele Karpaty a ÚEV Vlára; cyklotrasa Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR sa dotýka CHKO Malé Karpaty, CHKO Biele Karpaty a ÚEV Pavúkov jarok; cyklotrasa Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR vedie cez CHKO Biele Karpaty a dotýka sa ÚEV Holubyho kopanice; cyklotrasa Ilava – Valaská Belá – Nováky vedie cez PR Pod Homôlkou, PR Prielom Nitrice, ÚEV Baské, CHVÚ Strážovské vrchy a dotýka sa ÚEV Strážovské vrchy; cyklotrasa Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR vedie cez CHKO Kysuce a okrajovo tiež cez ÚEV Čertov; Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá vedie cez PP Nitrica; cyklotrasa na Hornej Nitre vedie cez PR Veľký vrch.</p> <p>Všetky zámery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti bude nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať všeobecných povinností daných zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný stret s riešenými lokalitami.</p> <p>V prípade stretu cyklotrás z vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí (zapojenie mikroregiónov do plánovania cyklo dopravy)</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany; úsek: Zemianske Kostofany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Slnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre (Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra v oblasti Hornej Nitry, ktorá bude spájať mestá Handlová, Prievidza, Nováky, Partizánske, až po hranicu s NSK). Doplnenie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Naplnenie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade výstavby cyklotrás budú vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu bude možné využiť k terénnym úpravám. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv cyklotrás, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR boli identifikované v rámci realizácie nasledujúcich opatrení možné územné strety s niektorou envirozáťažou, ktoré budú preverené: cyklotrasa úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany a cyklotrasa na Hornej Nitre sú v styku s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Bystričany - ENO - dočasné odkalisko; cyklotrasa Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR je okrajovo v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou SAD Trenčín - prevádzka Myjava; cyklotrasa Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Trenčín - Letecké opravovne, Bánovce nad Bebravou - ČS PHM Slovnaft a v blízkosti Žabokreky nad Nitrou - ČS PHM Slovnaft; cyklotrasa Ilava – Valaská Belá – Nováky je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Ilava - ČS PHM Ilava a Valaská Belá - ČS PHM Slovnaft; cyklotrasa Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Lazy pod Makytou - skládka Panština; cyklotrasa Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec) je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Prievidza - ČS PHM Necpaly a Nitrianske Pravno - ČS PHM, PM Nitrianske Pravno. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení.</p> <p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie okrem dvoch opatrení – cyklotrasy Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec) a Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice) sa nachádza v pamiatkovej zóne Nitrianske Pravno.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti tak bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Dobudovanie spojitých sietí cyklotrás</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK - Prepojená cyklo-dopravná infraštruktúra územím Trenčianskeho kraja od Hornej Stredy (hranica s Trnavským samosprávnym krajom) až po Plevník-Drieňové (hranica so Žilinským samosprávnym krajom).</p> <p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo-dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany; úsek: Zemianske Kostofany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Srnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre; dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR</p> <p>Dopĺňanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľanie bicyklov - Bike sharing systém; Napĺňanie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás</p> <p>Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Dobudovanie súvislej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť ku zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete cyklotrás, a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo pozitívne prejavovať i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku dobudovania súvislej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení môže prispieť ku zvýšeniu podielu cyklistickej a pešej dopravy a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo môže viesť ku zníženiu hlukovej záťaže a vibrácií v dotknutých mestách a obciach. Možno tak identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+2	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty priamy potenciálne významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Zvýšenie využitia pešej a cyklistickej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy bude mať potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne významne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je i prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, siete cyklotrás. Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde obecné ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. V prípade cyklotrás plánovaných v rámci realizácie PUM TSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri realizácii takmer všetkých vyššie uvedených opatrení; tieto stavby prekračujú vodné toky alebo vedú v ich tesnej blízkosti pozdĺž. Možný vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením cyklotrás v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možný zásah cyklotrás do územia ochranných pásiem vodných zdrojov, kde technické riešenie cyklotrasy bude nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Jedná sa konkrétne napr. o opatrenie časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Srnie - hranica SR/ČR; úsek: Prievidza – Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre a Dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR. Niektoré opatrenia zasahujú rovnako do chránených vodohospodárskych oblastí – napr. Ilava – Valaská Belá – Nováky do CHVO Strážovské vrchy; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR a Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR do CHVO Beskydy a Javorníky. Rovnako opatrenie Dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR zasahuje do CHVO Beskydy a Javorníky. V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Dobudovanie spojitých sietí cyklotrás</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK - Prepojená cyklo-dopravná infraštruktúra územím Trenčianskeho kraja od Hornej Stredy (hranica s Trnavským samosprávnym krajom) až po Plevník-Drieňové (hranica so Žilinským samosprávnym krajom).</p> <p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo-dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany; úsek: Zemianske Kostofany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Srnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre; dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR</p> <p>Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľanie bicyklov - Bike sharing systém; Naplnenie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás</p> <p>Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Poľnohospodárska pôda	-1/0	<p>Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti stavieb. V prípade výstavby cyklo-magistrál a ich napojení sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia vo významne menšom rozsahu než napríklad v prípade výstavby nových dopravných stavieb líniového charakteru, nových obchvatov alebo železničných koridorov.</p> <p>Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení cyklo-magistrál sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno však do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných ciest.</p> <p>Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia vo fáze výstavby zámerov, ktoré nemožno úplne vylúčiť.</p> <p>Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>
Lesné pozemky	-1/0	<p>Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou nových cyklotrás ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať.</p> <p>Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.</p>
Horninové prostredie	-1/0	<p>Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli v nasledujúcom hodnotení zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií.</p> <p>U časti relevantných opatrení je možno z dôvodu neidentifikovaného stretu trasy s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia určiť nulový vplyv.</p> <p>Možný negatívny vplyv je nutné preveriť u cyklotrás: úsek Partizánske - Zemianske Kostofany (CHLÚ Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany I., OVL Malé Kršteňany); úsek Hranica NSK – Partizánske (LNN Chynorany II štrkopiesky); úsek Prievidza – Handlová (LNN Brusno); Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR (DP Lúky pod Makytou, neťažené ložiská - stavebný kameň); Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre (LNN Chynorany II, LNN Brusno, CHLÚ Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany I., OVL Malé Kršteňany).</p> <p>Celý rad navrhnutých opatrení ďalej prechádza územiami svahových deformácií, pričom aktívne svahové deformácie sa týkajú napr. cyklotrás úsek Zemianske Kostofany – Prievidza; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; úsek: Prievidza – Handlová; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre a Dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom. Stavby vymedzené cez územie aktívnych svahových deformácií bude nutné na úrovni projektov trasovať pokiaľ možno mimo týchto území.</p> <p>Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.</p> <p>V tomto prípade tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.</p>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	<p>Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe výstavby cyklotrás predstavuje zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.</p>
Krajina	0	<p>V súvislosti s uvedenými opatreniami sa nepredpokladá významné ovplyvnenie krajiny.</p> <p>Možno identifikovať zanedbateľný vplyv na krajinu.</p>



<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Dobudovanie spojitých sietí cyklotrás</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK - Prepojená cyklo-dopravná infraštruktúra územím Trenčianskeho kraja od Hornej Stredy (hranica s Trnavským samosprávnym krajom) až po Plevník-Drieňové (hranica so Žilinským samosprávnym krajom).</p> <p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo-dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany; úsek: Zemianske Kostofany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Slnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre; dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR</p> <p>Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľanie bicyklov - Bike sharing systém; Naplnenie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás</p> <p>Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami.</p> <p>Potenciálne mierne negatívny vplyv či nutnosť primeraného posúdenia vo fáze projektu možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: cyklotrasa úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany sa okrajovo dotýka PR Veľký vrch; cyklotrasa „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km sa nachádza v bezprostrednej blízkosti PR Zamarovské jamy; cyklotrasa Horné Slnie - hranica SR/ČR vedie cez územie CHKO Biele Karpaty a ÚEV Vlára; cyklotrasa Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR sa dotýka CHKO Malé Karpaty, CHKO Biele Karpaty a ÚEV Pavúkov jarok; cyklotrasa Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR vedie cez CHKO Biele Karpaty a dotýka sa ÚEV Holubyho kopanice; cyklotrasa Ilava – Valaská Belá – Nováky vedie cez PR Pod Homôlkou, PR Prielom Nitrice, ÚEV Baské, CHVÚ Strážovské vrchy a dotýka sa ÚEV Strážovské vrchy; cyklotrasa Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR vedie cez CHKO Kysuce a okrajovo tiež cez ÚEV Čertov; Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá vedie cez PP Nitrica; cyklotrasa na Hornej Nitre vedie cez PR Veľký vrch; cyklotrasa Dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR vedie cez CHKO Biele Karpaty, CHKO Malé Karpaty (okrajovo), CHKO Kysuce, PR Veľký vrch, PR Zamarovské jamy, ÚEV Vlára, ÚEV Čertov (okrajovo) a rovnako v bezprostrednej blízkosti ÚEV Pavúkov jarok a ÚEV Holubyho kopanice.</p> <p>Všetky zámery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti bude nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z.z, o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa alebo identifikovaný stret s riešenými lokalitami.</p> <p>V prípade stretu cyklotrás z vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade sa zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na uvedené lokality.</p>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade výstavby cyklotrás budú vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu bude možné využiť k terénnym úpravám. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade sa zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv cyklotrás, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR boli identifikované v rámci realizácie nasledujúcich opatrení možné územné strety s niektorou envirozáťažou, ktoré budú preverené: cyklotrasa úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany a cyklotrasa na Hornej Nitre sú v styku s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Bystričany - ENO - dočasné odkalisko; cyklotrasa Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR je okrajovo v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou SAD Trenčín - prevádzka Myjava; cyklotrasa Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Trenčín - Letecké opravovne, Bánovce nad Bebravou - ČS PHM Slovnaft a v blízkosti Žabokreky nad Nitrou - ČS PHM Slovnaft; cyklotrasa Ilava – Valaská Belá – Nováky je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Ilava - ČS PHM Ilava a Valaská Belá - ČS PHM Slovnaft; cyklotrasa Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Lazy pod Makytou - skládka Panština; cyklotrasa Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec) je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Prievidza - ČS PHM Necpaly a Nitrianske Pravno - ČS PHM, PM Nitrianske Pravno; cyklotrasa Dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou SAD Trenčín - prevádzka Myjava, Bystričany - ENO - dočasné odkalisko a Lazy pod Makytou - skládka Panština.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Dobudovanie spojitých siete cyklotrás</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK - Prepojená cyklo-dopravná infraštruktúra územím Trenčianskeho kraja od Hornej Stredy (hranica s Trnavským samosprávnym krajom) až po Plevník-Drieňové (hranica so Žilinským samosprávnym krajom).</p> <p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo-dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany; úsek: Zemianske Kostofany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Srnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre; dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR</p> <p>Dopĺňanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľanie bicyklov - Bike sharing systém; Napĺňanie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás</p> <p>Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení.</p> <p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie okrem dvoch opatrení – cyklotrasy Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec) a Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice) sa nachádza v pamiatkovej zóne Nitrianske Pravno.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti tak bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný.</p>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
Strategický cieľ		Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej
Špecifický cieľ		Modernizácia železničnej infraštruktúry
Relevantné opatrenia		<p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenie a vyhodnotenie možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov.</p> <p>Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.</p>
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	+1/+2	Špecifický cieľ modernizácia železničnej infraštruktúry (elektrifikácia, zvýšenie cestovnej rýchlosti) v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť ku zvýšeniu využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejavíť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv. Bude sa jednať o priamy i nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	+1/+2	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa modernizácia železničnej infraštruktúry (elektrifikácia, zvýšenie cestovnej rýchlosti) v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka zvýšeniu kvality tratí a tým zníženiu generovaného hluku a vibrácií a tiež vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne pozitívny až významne pozitívny. Môže sa tak jednať o vplyv priamy i nepriamy. Vyhodnotenie vplyvov stavieb železničnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TSK.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Špecifický cieľ modernizácia železničnej infraštruktúry (elektrifikácia, zvýšenie cestovnej rýchlosti) môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženie hlukovej záťaže generované automobilovou dopravou. Kvalitnejšie trate a koridory môžu prispieť ku zníženiu hlučnosti a negatívnych účinkov vibrácií v blízkosti chránenej zástavby. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne pozitívny až významne pozitívny vplyv. Môže sa tak jednať o vplyv priamy i nepriamy.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je i prípad niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie v podobe modernizácií súčasných železničných tratí vrátane zastávok a nástupišť. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde v malej miere ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Najviac akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá a Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina. Tieto stavby prekračujú vodné toky či vedú pozdĺž vodných tokov a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci naviazujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja, napr. opatrenie Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina. V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Niektoré opatrenia zasahujú tiež do chránených vodohospodárskych oblastí, napr. Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá a Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina do CHVO Strážovské vrchy a Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica do CHVO Beskydy a Javorníky. V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti uvedených dopravných stavieb. V prípade modernizácií železničných tratí sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu než v prípade napríklad úplne nových líniových dopravných stavieb. So zásahom do poľnohospodárskej pôdy sa počíta pri realizácii opatrení Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná a Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina. Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno však do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov. Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny		Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
Strategický cieľ		Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej
Špecifický cieľ		Modernizácia železničnej infraštruktúry
Relevantné opatrenia		<p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenie a vyhodnotenie možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov.</p> <p>Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.</p>
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Lesné pozemky	-1/0	<p>Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou uvedených dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov sa týka z vyššie uvedených opatrení len modernizácií železničných tratí: Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava a Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení.</p> <p>Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv, u zmienených zámerov potenciálne mierne negatívny priamy vplyv na lesné pozemky.</p>
Horninové prostredie	-1/0	<p>Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií.</p> <p>U časti relevantných opatrení špecifického cieľa modernizácia železničnej infraštruktúry (elektrifikácia, zvýšenie cestovnej rýchlosti) bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy/lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový priamy vplyv.</p> <p>V nasledujúcich prípadoch možno však identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny priamy vplyv na horninové prostredie a zásah konkrétneho opatrenia do horninového prostredia bude nutné preveriť : opatrenie Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa sa nachádza na území CHLÚ Nováky a DP Nováky I.; opatrenie Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina sa nachádza na území CHLÚ Beluša I., CHLÚ Dubnica nad Váhom, DP Beluša I., DP Dubnica nad Váhom, LNN Beckov (úsek TT-TN), LNN Bolešov - Objekt 2 (úsek TN-ŽA), LNN Dubnica n/Váhom - Pažite (úsek TN-ŽA), LNN Dulov I (úsek TN-ŽA), LNN Kočovce - východ (úsek TT-TN), LNN Lednické Rovne - Sigoť (úsek TN-ŽA), LNN Opatová (úsek TN-ŽA), LNN Opatovce (úsek TT-TN), LNN Prejta (úsek TN-ŽA), LNN Zamarovce (úsek TN-ŽA), LNN Za Váhom (úsek TN-ŽA).</p> <p>Niektoré opatrenia rovnako prechádzajú v tesnej blízkosti území aktívnych svahových deformácií (Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica a Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina), ďalej rovnako územím potenciálnych a stabilizovaných svahových deformácií (Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá). Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom.</p> <p>Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.</p>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	<p>Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov/lokálnych populácií a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby.</p> <p>Väčšina navrhnutých opatrení bude líniového typu ako je modernizácia železničných tratí vrátane zastávok a nástupísk, kde sú ohrozenou skupinou živočíchov vo fáze realizácie predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Pre fázu prevádzky je príslušné modernizované železničné koridory nutné vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi v mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov.</p> <p>Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení, resp. modernizácie železničných tratí je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.</p>

Oblasť zmeny		Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
Strategický cieľ		Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej
Špecifický cieľ		Modernizácia železničnej infraštruktúry
Relevantné opatrenia		<p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenie a vyhodnotenie možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov.</p> <p>Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.</p>
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Krajina	-1/0	<p>V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza obecné k priamemu estetickému ovplyvneniu krajiny, zosiluje sa a prehľbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácia krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priepustnosť krajiny pre živočíchy (i pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a častokrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať i výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejavíť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny.</p> <p>V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu modernizácie železničných tratí nebude dopad v podobe fragmentácia krajiny tak významný ako napr. pri výstavbe nových líniových prvkov dopravnej infraštruktúry vo voľnej krajine. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. ozelenením a pod.</p> <p>Celkovo je tak možné priamy vplyv relevantných opatrení na krajinu a krajinný ráz považovať za potenciálne mierne negatívny až nulový.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami.</p> <p>Väčšina navrhnutých opatrení má líniový charakter; priamy potenciálne mierne negatívny vplyv či nutnosť primeraného posúdenia vo fáze projektu možno vzhľadom k trasovaniu železničných tratí očakávať u opatrení: Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá – Myjava, ktoré je v strete s CHKO Biele Karpaty (trasa vedená po hranici CHKO), s CHKO Malé Karpaty a s ÚEV Čachtické Karpaty (trasa vedená po hranici); Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina vedie územím PR Beckovské Skalice, ÚEV Beckovské Skalice, ÚEV Váh pri Zamarovciach a v tesnej blízkosti CHVÚ Dubnické štrkovisko. Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina ďalej môže predstavovať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Strážovské vrchy, ÚEV Čertov, ÚEV Javornický hrebeň a EVL Beskydy. Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá ďalej môže znamenať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Strážovské vrchy, ÚEV Čertov, ÚEV Javornický hrebeň a EVL Beskydy. Pri Optimalizácii železničnej trate Prievidza – Jelšovce možno predpokladať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Vtáčnik a ÚEV Rokoš.</p> <p>Všetky zábery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti je nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinností daných zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>Prípadný stret vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, hľadať vhodné technické riešenie stavieb a realizovať sprievodné opatrenia.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na chránené územia, prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.</p>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne sa teda jedná o priame negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade modernizácií súčasných železničných tratí budú tieto vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv železničných tratí, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza u nasledujúceho opatrenia ku stretu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude nutné preveriť: na trase opatrenia Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina sa nachádza skládka odpadov Dubnica nad Váhom - Lúštek, pravdepodobná environmentálna záťaž Borčice - neriadená skládka TKO - štrkové jamy, pravdepodobná environmentálna záťaž Dulov - skládka TKO - štrkové jamy.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Modernizácia železničnej infraštruktúry</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenie a vyhodnotenie možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov.</p> <p>Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení.</p> <p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti bol definovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na definované charakteristiky.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
Strategický cieľ		Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej
Špecifický cieľ		Zvýšenie dostupnosti zastávok VOD
Relevantné opatrenia		Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá: bezbariérové sprístupnenie všetkých staníc a zastávok; Železničná zastávka Trenčianske Biskupice Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy. Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ zvýšenie dostupnosti železničných zastávok (z hľadiska bariérovosti a tiež z hľadiska ich umiestenia) v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť ku zvýšeniu využívaniu železničnej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v záujmových lokalitách. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne mierne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa „Zvýšenie dostupnosti železničných zastávok VOD“ (z hľadiska bariérovosti a tiež z hľadiska ich umiestenia) v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech modernizovanej železničnej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne mierne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejnú zdravie	0/+1	Špecifický cieľ zvýšenie dostupnosti železničných zastávok môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženie hlukovej záťaže generované automobilovou dopravou. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne mierne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je i prípad niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie v podobe modernizácie železničných tratí vrátane zastávok a nástupíšť a rekonštrukcie regionálnych traťových úsekov. Časť navrhnutých relevantných opatrení nie je líniového charakteru, čo už v začiatku značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie. Realizáciou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Najviac akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim u realizácie opatrenia Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá. Stavba prekračuje vodný tok Váhu a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja, napr. opatrenie Železničná zastávka Trenčianske Biskupice. Opatrenie Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá zasahuje rovnako do územia CHVO Strážovské vrchy. V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti uvedených dopravných stavieb. V prípade modernizácií železničných tratí a rekonštrukcie regionálnych traťových úsekov sa predpokladá určitý zásah do pôdneho prostredia, napr. opatrenie Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá. V prípade opatrenia Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný. Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno však do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním železničných tratí. Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou uvedených dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov sa týka z vyššie uvedených opatrení len opatrenia Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá. Mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať zanedbateľný vplyv, u zmienených zámerov priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na lesné pozemky.

Oblasť zmeny		Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
Strategický cieľ		Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej
Špecifický cieľ		Zvýšenie dostupnosti zastávok VOD
Relevantné opatrenia		Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá: bezbariérové sprístupnenie všetkých staníc a zastávok; Železničná zastávka Trenčianske Biskupice Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy. Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Horninové prostredia	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. U väčšiny relevantných opatrení špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy/lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. Len u opatrenia Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá možno identifikovať potenciálne mierne negatívny vplyv na horninové prostredie v dôsledku prítomnosti stabilizovanej svahovej deformácie v úseku stavby. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom. Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod. Celkovo možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Väčšina navrhnutých opatrení nie je líniového charakteru (Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate). U opatrení líniového typu ako je modernizácia železničných tratí vrátane zastávok a nástupíšť a rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov sú ohrozenou skupinou živočíchov vo fáze realizácie predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obožiteľníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre fázu prevádzky je nutné príslušné modernizované železničné koridory vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi v mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení, resp. modernizácie železničných tratí a rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza obecné k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosiluje sa a prehĺbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácia krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priepustnosť krajiny pre živočíchy (i pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a častokrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať i výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu modernizácie železničných tratí a rekonštrukcie regionálnych traťových úsekov nebude dopad v podobe fragmentácia krajiny tak významný ako napr. pri výstavbe nových železničných tratí. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. dostatočne dimenzovanými podchodmi a priepustmi a pod. Ostatné vyššie uvedené relevantné opatrenia nemajú líniový charakter a najviac sú lokalizované do zastavaných častí miest/obcí či na ich okraje (Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate), preto je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. Časť navrhnutých opatrení má líniový charakter a možno tu spozorovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv (modernizácie železničných tratí vrátane nástupíšť a zastávok a rekonštrukcie regionálnych traťových úsekov). Časť opatrení nie je líniového charakteru (opatrenia typu rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich) a nachádza sa na území zastavaných častí miest/obcí či na ich okrajoch, tým je už samotný stret s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný. Priamy územný stret s riešenými lokalitami nebol identifikovaný, napriek tomu obecné platí, že všetky zámery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti je nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Prípadný stret vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, hľadať vhodné technické riešenie stavieb a realizovať sprievodné opatrenia. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.



<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Zvýšenie dostupnosti zastávok VOD</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá: bezbariérové sprístupnenie všetkých staníc a zastávok; Železničná zastávka Trenčianske Biskupice</p> <p>Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate</p> <p>Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja</p> <p>Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade modernizácie súčasných železničných tratí a rekonštrukcie regionálnych traťových úsekov budú tieto vplyvy minimalizované, v prípade realizácie opatrení typu „Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate“ budú vplyvy zanedbateľné. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv nástupíšť/zastávok a železničných tratí, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nedochádza u vyššie uvedených opatrení k priamemu územnému stretu s envirozáťažou.</p>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení.</p> <p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
Strategický cieľ		Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej
Špecifický cieľ		Zvýšenie preferencie vozidiel verejnej dopravy v cestnej premávke
Relevantné opatrenia		Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Vozidlá MHD/VHD - nákup a modernizácia vozového parku
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	0/+2	Zvýšenie preferencie vozidiel verejnej dopravy v cestnej premávke formou vymedzených jazdných pruhov, preferencie vozidiel VHD na križovatkách a pod. v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení je svojim charakterom opatrení skôr systémovým, t.j. zahŕňa v rámci PUM tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia, u ktorých sa nepredpokladá významnejší vplyv. Môže teoreticky prispieť ku zlepšeniu vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti a následne ku zvýšeniu podielu verejnej dopravy v mestách Trenčianskeho kraja a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo pozitívne prejavíť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest Trenčianskeho kraja. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne významne pozitívny v závislosti na miere pozitívneho ovplyvnenia obyvateľov jednotlivých miest. Jedná sa teda skôr o vplyv nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+2	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku zvýšenia preferencie vozidiel verejnej dopravy v cestnej premávke formou vymedzených jazdných pruhov, preferencie vozidiel VHD na križovatkách a pod. možno súhrnne očakávať v podobe možného zníženia podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech dopravy verejnej v mestách Trenčianskeho kraja. Tomuto cieľovému efektu by samozrejme predchádzali opatrenia typu Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy a.i. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne významne pozitívny v závislosti na miere pozitívneho ovplyvnenia obyvateľov jednotlivých miest. Jedná sa teda skôr o vplyv nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+2	Špecifický cieľ preferencie vozidiel verejnej dopravy v cestnej premávke v mestách Trenčianskeho samosprávneho kraja by teoreticky mohol mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu verejnej dopravy v mestách na úkor individuálnej automobilovej dopravy by malo mať minimálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie zanedbateľné až potenciálne významne pozitívne. Jedná sa teda skôr o vplyv nepriamy.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu vyššie navrhnutých svojím charakterom skôr systémovým opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest irelevantné. Opatrenia zahŕňujú v rámci PUM tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia, u ktorých sa nepredpokladá významnejší vplyv. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je aj u poľnohospodárskej pôdy možné hodnotenie vplyvu s ohľadom na vyššie navrhnuté opatrenia typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredie	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv rovnako vyhodnotený ako nulový, keďže hodnotenie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest považovať za irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/environmentálne záťaž	0	Hodnotenie miery vplyvu z hľadiska odpadov/starých ekologických záťaží je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky či vplyvu z pohľadu archeológie je v rámci vyššie navrhnutých opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Záver	Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.	

Oblasť zmeny		Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
Strategický cieľ		Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej
Špecifický cieľ		Vybudovanie prestupných uzlov vrátane parkovísk typu P + R
Relevantné opatrenia		P+R (Park and Ride); Prestupné uzly a terminály VHD Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	-1/+2	Realizácia uvedených opatrení môže prispieť k optimalizácii a hospodárnosti využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým ku zníženiu podielu znečisťujúcich látok emitovaných verejnou dopravou a k celkovému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Hluk a vibrácie	-1/+2	Realizácia uvedených opatrení môže prispieť k optimalizácii a hospodárnosti využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým ku zníženiu podielu znečisťujúcich látok emitovaných verejnou dopravou a k celkovému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu hlukovej záťaže v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	Realizácia uvedených opatrení môže prispieť k optimalizácii a hospodárnosti využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým ku zníženiu podielu znečisťujúcich látok emitovaných verejnou dopravou a k celkovému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu hlukovej záťaže v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv i na verejné zdravie obyvateľov. Môže sa jednať o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných stavieb väčšieho rozsahu. Väčšina vyššie navrhnutých relevantných opatrení nie je líniového charakteru, čo už značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd, napr. všetky opatrenia zahrňujúce výstavbu parkovísk typu P+R (Park and Ride). Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Najviac akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TSK sa neočakáva významnejšie riziko pre vodný režim, najviac v každom jednotlivom prípade je vplyv na vody možné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja a do územia chránenej vodohospodárskej oblasti (opatrenie TIOP Lúky pod Makytou zasahuje do OPVZ i do CHVO Beskydy a Javorníky). V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti uvedených dopravných stavieb. V prípade parkovísk typu P+R (Park and Ride) sa predpokladá určitý zásah do pôdneho prostredia. V prípade výstavby TIOP sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný. Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno však do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov. Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou uvedených dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov nebol u vyššie uvedených relevantných opatrení identifikovaný. Prípadnú mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie u jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredie	0	Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. U vyššie uvedených relevantných opatrení špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti ich lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Vybudovanie prestupných uzlov vrátane parkovísk typu P + R</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>P+R (Park and Ride); Prestupné uzly a terminály VHD</p> <p>Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava</p> <p>Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá</p> <p>Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	<p>Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby.</p> <p>Väčšina navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrenia parkovísk, TIOP, prestupné uzly a terminály VHD.</p> <p>Prípadné vplyvy jednotlivých relevantných opatrení je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.</p>
Krajina	-1/0	<p>V dôsledku realizácie dopravných stavieb dochádza obecné k estetickému ovplyvneniu krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu parkovísk, TIOP, prestupných uzlov a terminálov VHD nebude dochádzať k nežiaducej fragmentácii krajiny, ktoré je inak typickým negatívnym sprievodným javom líniových stavieb vo voľnej krajine.</p> <p>Prípadné negatívne dopady na krajinu možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami.</p> <p>Na základe vyššie uvedeného je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územia, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami.</p> <p>Vyššie uvedené navrhnuté opatrenia nemajú líniový charakter a nachádzajú sa na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný stret s vyššie uvedenými chránenými územia eliminovaný.</p> <p>V súvislosti so žiadnym relevantným opatrením špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný stret s riešenými lokalitami a možno preto identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv. TIOP Kostolná-Záriečie sa nachádza v tesnej blízkosti ÚEV Prepadisko, a preto je nutné spracovať primerané posúdenie vo fáze projektu.</p> <p>V každom prípade, všetky zámery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti je nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>Prípadný stret vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES (i mestskými) a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť vhodným technickým riešením stavieb a realizáciou sprievodných opatrení.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámernov.</p>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade realizácie vyššie uvedených opatrení budú tieto vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zemiu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv prestupných uzlov a terminálov, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nedochádza u vyššie uvedených opatrení k územnému stretu s envirozáťažou.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení.</p> <p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
Strategický cieľ		Zlepšenie kvality lokálneho napojenia kraja
Špecifický cieľ		Podpora výstavby a splavnosti vodných ciest
Relevantné opatrenia		Vážska vodná cesta: úprava existujúcich vodných kanálov a úpravy stupňov existujúcich vodných elektrární. Verejné prístavy: P 81 – 06 v Novom Meste nad Váhom v km 137,4-137,7; P 81 – 07 v Trenčíne v km 158,5-159,0; P 81 – 08 v Dubnici nad Váhom v km 168,1-168,5; P 81 – 09 v Púchove v km 192,9-193,4; P 81 – 10 v Považskej Bystrici v km 210,8-211,2
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	-1/+2	Podpora výstavby a splavnosti vodných ciest pre osobnú i nákladnú dopravu v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení môže miestami spôsobiť presun emisnej záťaže do územia novo navrhovaných opatrení. Lokálne teda môže dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných vodnou dopravou. Na druhej strane však môže dôjsť k navýšeniu podielu využívania vodnej dopravy, či už osobnej či nákladnej, a tým ku zníženiu podielu dopravy automobilovej. To finálne prispieje ku zlepšeniu kvality ovzdušia v mestách a obciach. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny. Môže sa jednať o priamy i nepriamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.
Hluk a vibrácie	-1/+2	Pozitívne vplyvy výstavby a splavnosti vodných ciest pre osobnú i nákladnú dopravu v podobe jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení možno v oblasti znižovania hlukovej záťaže súhrnne očakávať v dôsledku použitia kvalitnejších povrchov v rámci budovania nových rýchlostných komunikácií, ďalej v dôsledku zaistenia plynulejšej dopravy skapacitnením množstva nadradených komunikácií, v dôsledku možného zníženia podielu osobnej i nákladnej automobilovej dopravy (a tým hlukovej záťaže) v obytných častiach miest a obcí. Nie je rovnako vylúčené, že lokálne dôjde v dôsledku realizácie niektorých relevantných opatrení ku zvýšeniu hlukovej záťaže. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny. Môže sa jednať o priamy i nepriamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na hlukovú situáciu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	Špecifický cieľ podpora výstavby a splavnosti vodných ciest pre osobnú i nákladnú dopravu v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať prevažujúci pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, predovšetkým v zmysle ponuky ekologickejšieho spôsobu dopravy, a to ako osobnej, tak nákladnej. Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie) nemožno však vylúčiť lokálne zhoršenie podmienok pre určité skupiny obyvateľov. Celkovo možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv. Môže sa jednať o priamy i nepriamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na verejné zdravie obyvateľov je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.
Voda	-1	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných stavieb väčšieho rozsahu, čo je i prípad vyššie uvedených relevantných opatrení. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TSK je možné očakávať možné riziká pre vodný režim u výstavby všetkých vyššie uvedených relevantných opatrení v oblasti vodnej dopravy. Plánované stavby zasahujú do vodného prostredia, zasahujú rovnako do súčasných korýt vodných tokov a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu do územia ochranného pásma vodného zdroja a technické riešenie takýchto opatrení je nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu, čo sa u vyššie uvedených relevantných opatrení nepredpokladá, alebo len vo veľmi obmedzenej miere. Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení jednotlivých opatrení sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno však do určitej miery minimalizovať vhodnou lokalizáciou vodných prístavov a pod. Rovnako tu existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby infraštruktúry vodnej dopravy), ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. U výstavby vodných ciest sa predpokladá minimálny stret s lesnými pozemkami, prípadne možno vhodnou lokáciou prístavov zábery týchto pôd minimalizovať. Prípadnú mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. K zásahom do horninového prostredia môže dochádzať rovnako u vyššie uvedených relevantných opatrení v oblasti vodnej dopravy, kde dôjde k významnejším úpravám a zásahom do korýt vodných tokov (napr. prehĺbenie a úprava koryta Váhu v rámci realizácie Splavnenie Vážskej cesty a pod.). V nasledujúcom prípade možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na horninové prostredie: Verejný prístav P 81 – 08 v Dubnici nad Váhom v km 168,1-168,5 sa nachádza v blízkosti území CHLÚ Dubnica nad Váhom, DP Dubnica nad Váhom a LNN Dubnica n/Váhom – Pažite. Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod. Celkovo možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zlepšenie kvality lokálneho napojenia kraja</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora výstavby a splavnosti vodných ciest</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Vážska vodná cesta: úprava existujúcich vodných kanálov a úpravy stupňov existujúcich vodných elektrární. Verejné prístavy: P 81 – 06 v Novom Meste nad Váhom v km 137,4-137,7; P 81 – 07 v Trenčíne v km 158,5-159,0; P 81 – 08 v Dubnici nad Váhom v km 168,1-168,5; P 81 – 09 v Púchove v km 192,9-193,4; P 81 – 10 v Považskej Bystrici v km 210,8-211,2	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné rušenie živočíchov v ich prirodzenom prostredí v priebehu výstavby. V prípade realizácie zámerov vodnej infraštruktúry bude potenciálne ohrozená flóra i fauna vodných a pobrežných ekosystémov. Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie líniových stavieb vodnej dopravy nebude obecné dochádzať k významnejšiemu estetickému ovplyvneniu krajiny (mimo napr. veľké prekladisko nákladnej vodnej dopravy), ani k zosilovaniu fenoménu tzv. „fragmentácia krajiny“. Možno očakávať zásahy do prvkov ÚSES a miestami ovplyvnenie celkového vnímania potenciálne dotknutej krajiny. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodnou lokalizáciou prístavov a prekladísk, vhodným technickým riešením koridorov vodnej dopravy a ich sprievodnými opatreniami, napr. adekvátnym zachovaním vodných migračných biokoridorov a pod. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude nutné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz. Celkovo možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územia, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. U vyššie uvedených opatrení sa negatívny vplyv na chránené územie v dôsledku priameho územného stretu nepredpokladá, v každom prípade však platí, že všetky zábery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti bude nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z.z, o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv. Stret vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je pravdepodobný a bude nutné jeho mieru posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Všetky stavby na úseku vodnej dopravy predstavujú zo svojej podstaty minimálne zásah do prvkov ÚSES a VKP (koryto vodného toku). Pre účely minimalizácie vplyvov je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných lokácií plánovaných prístavísk a prekladísk, hľadať vhodné technické riešenie stavieb a realizovať sprievodné opatrenia. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. Celkovo možno na strane bezpečnosti identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd budovanie všetkých nových dopravných stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv vodných ciest a prístavov, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Ďalej bude nutné preveriť prípadné strety s lokalitami environmentálnych záťaží podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Podľa existujúcich podrobných relevantných projektov možno predpokladať zanedbateľný vplyv na uvedené charakteristiky. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
Strategický cieľ		Zlepšenie kvality lokálneho napojenia kraja
Špecifický cieľ		Podpora rozvoja leteckej dopravy
Relevantné opatrenia		Letisko Trenčín – rozvoj a modernizácia na získanie štatútu medzinárodnej dopravy Letisko Prievidza – rozvoj a modernizácia
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	-1	Podpora rozvoja leteckej dopravy v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení môže spôsobiť presun emisnej záťaže súvisiacej napr. s rozvojom zázemia letiska v nadväznosti na verejnú osobnú dopravu. Zároveň podporou letísk lokálneho významu môže dôjsť ku zvýšeniu emisií priamo z leteckej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie na úrovni potenciálne mierne negatívne. Môže sa jednať o priamy i nepriamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.
Hluk a vibrácie	-1	Hluková záťaž v širšom okolí letiska Trenčín a letiska Prievidza negatívne ovplyvňuje v súčasnosti najbližšie okolie. Podpora rozvoja leteckej dopravy v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení spôsobí pravdepodobne zvýšenie hlukovej záťaže v miestach realizovaných opatrení. Zároveň môže dôjsť k presunu hlukovej záťaže súvisiacej napr. s rozvojom zázemia letiska v nadväznosti na verejnú osobnú dopravu. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie na úrovni potenciálne mierne negatívne. Môže sa jednať o priamy i nepriamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na hlukovú situáciu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1	Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie) nemožno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom vylúčiť lokálne zhoršenie podmienok pre verejné zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie na úrovni potenciálne mierne negatívne. Môže sa jednať o priamy i nepriamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na verejné zdravie obyvateľov je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.
Voda	0	Uplatnením cieľa podpory rozvoja leteckej dopravy v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení sa neočakáva významnejší negatívny vplyv na vodné prostredie. Prípadné zásahy do vodného prostredia je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Letisko Trenčín, resp. jeho runway, sa nachádza v blízkosti rieky Váh. Letisko Prievidza sa nachádza v blízkosti rieky Nitra. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu do územia ochranného pásma vodného zdroja; v tomto prípade bude nutné technické riešenie takýchto opatrení optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu, čo sa u vyššie uvedených relevantných opatrení nepredpokladá, alebo len vo veľmi obmedzenej miere. Uplatnením cieľa podpora rozvoja leteckej dopravy v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení pravdepodobne nedôjde k novým záberom poľnohospodárskej pôdy. V každom prípade existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby novej leteckej infraštruktúry), ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom na strane bezpečnosti identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. U opatrení typu modernizácia Letiska Trenčín a Prievidza sa nepredpokladá stret s lesnými pozemkami. Prípadný zásah do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia sa významné negatívne vplyvy neočakávajú. Možný mierny negatívny vplyv bude nutné preveriť v prípade letiska Prievidza a prítomnosti území CHLÚ Nováky a DP Nováky I. Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. Celkovo možno vplyv na horninové prostredie identifikovať ako priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Opatrenia typu modernizácie Letiska Trenčín a Prievidza pravdepodobne nespôsobí stret s prítomnou vegetáciou v danom mieste ani nebudú predstavovať riziko pre prítomné živočíšne druhy. Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie vyššie uvedených opatrení typu modernizácie Letiska Trenčín a Prievidza nebude obecne dochádzať k významnejšiemu estetickému ovplyvneniu krajiny, ani k zosilneniu fenoménu tzv. „fragmentácia krajiny“. Možno lokálne očakávať ovplyvnenia celkového vnímania potenciálne dotknutej krajiny. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením daných zámerov a ich sprievodnými opatreniami. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude nutné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz. Na strane bezpečnosti bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zlepšenie kvality lokálneho napojenia kraja</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora rozvoja leteckej dopravy</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Letisko Trenčín – rozvoj a modernizácia na získanie štatútu medzinárodnej dopravy Letisko Prievidza – rozvoj a modernizácia	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. V súvislosti s opatreniami typu modernizácie Letiska Trenčín a Prievidza nebol identifikovaný priamy územný stret s vyššie uvedenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv. Stret vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami sa nepredpokladá, však nemožno úplne vylúčiť. Preto bude nutné mieru možného stretu posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia pôd budovanie všetkých nových dopravných stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv jednotlivých letísk a sprievodnej infraštruktúry, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nebol identifikovaný žiadny stret s niektorým z vyššie uvedených relevantných opatrení. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení; v prípade modernizácie Letiska Piešťany a podpory letísk lokálneho významu sa negatívne vplyvy nepredpokladajú. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. Vzhľadom k súčasnej podrobnosti relevantných opatrení možno predpokladať zanedbateľný vplyv na uvedené charakteristiky.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	



Oblasť zmeny	Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry	
Strategický cieľ	Podpora prepojenia obcí a miest v kraji	
Špecifický cieľ	Podpora budovania spojitých bezpečnej siete cyklochodníkov a cyklotrás	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK - Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra územím Trenčianskeho kraja od Hornej Stredy (hranica s Trnavským samosprávnym krajom) až po Plevník-Drieňové (hranica so Žilinským samosprávnym krajom).</p> <p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany; úsek: Zemianske Kostofany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Srnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre; dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR</p> <p>Doplnenie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Napĺňanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás</p> <p>Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy</p> <p>Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	0/+1	Budovanie súvislej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť ku zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete cyklotrás, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo pozitívne prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku dobudovania súvislej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení môže prispieť ku zvýšeniu podielu cyklistickej a pešej dopravy a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo môže viesť ku zníženiu hlukovej záťaže a vibrácií v dotknutých mestách a obciach. Možno tak identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+2	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty priamy potenciálne významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Zvýšenie využitia pešej a cyklistickej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy bude mať potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne významne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je i prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, siete cyklotrás. Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde obecné ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. V prípade cyklotrás plánovaných v rámci realizácie PUM TSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri realizácii takmer všetkých vyššie uvedených opatrení; tieto stavby prekračujú vodné toky alebo vedú v ich tesnej blízkosti pozdĺž. Možný vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením cyklotrás v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možný zásah cyklotrás do územia ochranných pásem vodných zdrojov, kde technické riešenie cyklotrasy bude nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Jedná sa konkrétne napr. o opatrenia časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Srnie - hranica SR/ČR; úsek: Prievidza – Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre a Dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR. Niektoré opatrenia zasahujú rovnako do chránených vodohospodárskych oblastí – napr. Ilava – Valaská Belá – Nováky do CHVO Strážovské vrchy; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR a Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR do CHVO Beskydy a Javorníky. Rovnako opatrenie Dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR zasahuje do CHVO Beskydy a Javorníky. V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	V prípade výstavby cyklotrás možno predpokladať zásah do pôdneho prostredia najmä v priebehu realizácie cyklotrás. Celkovo možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou nových cyklotrás ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.

Oblasť zmeny	Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry	
Strategický cieľ	Podpora prepojenia obcí a miest v kraji	
Špecifický cieľ	Podpora budovania spojitých bezpečnej siete cyklochodníkov a cyklotrás	
Relevantné opatrenia	<p>Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK - Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra územím Trenčianskeho kraja od Hornej Stredy (hranica s Trnavským samosprávnym krajom) až po Plevník-Drieňové (hranica so Žilinským samosprávnym krajom).</p> <p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostoľany; úsek: Zemianske Kostoľany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Srnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre; dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR</p> <p>Doplnenie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Napĺňanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás</p> <p>Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy</p> <p>Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Horninové prostredie	-1/0	<p>Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli v nasledujúcom hodnotení zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií.</p> <p>U časti relevantných opatrení je možno z dôvodu neidentifikovaného stretu trasy s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia určiť nulový vplyv.</p> <p>Možný negatívny vplyv je nutné preveriť u cyklotrás: úsek Partizánske – Zemianske Kostoľany (CHLÚ Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany I., OVL Malé Kršteňany); úsek Hranica NSK – Partizánske (LNN Chynorany II štrkopiesky); úsek Prievidza – Handlová (LNN Brusno); Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR (DP Lúky pod Makytou, neťažené ložiská - stavebný kameň); Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre (LNN Chynorany II, LNN Brusno, CHLÚ Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany I., OVL Malé Kršteňany).</p> <p>Množstvo navrhnutých opatrení ďalej prechádza územiami svahových deformácií, pričom aktívne svahové deformácie sa týkajú napr. cyklotrás úsek Zemianske Kostoľany – Prievidza; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; úsek: Prievidza – Handlová; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre a Dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom. Stavby vymedzené cez územia aktívnych svahových deformácií bude nutné pokiaľ možno trasovať mimo týchto území.</p> <p>Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.</p> <p>V tomto prípade tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.</p>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	<p>Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe výstavby cyklotrás predstavuje zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.</p>
Krajina	-1/0	<p>V dôsledku realizácie všetkých líniových stavieb dochádza obecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehľbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácia krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priepustnosť krajiny pre živočíchy (i pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a častokrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať i výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny.</p> <p>V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení sa prevažne jedná o medzimestské cyklotrasy, kde dopad v podobe fragmentácie krajiny nebude zďaleka tak významný ako napríklad pri výstavbe dopravných líniových koridorov vo voľnej krajine.</p> <p>Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť výberom vhodných trasovaním plánovaných cyklotrás, vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia komunikácie a pod.</p> <p>Na strane bezpečnosti bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na krajinu.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora budovania spojitých bezpečnej siete cyklochodníkov a cyklotrás</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK - Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra územím Trenčianskeho kraja od Hornej Stredy (hranica s Trnavským samosprávnym krajom) až po Plevník-Drieňové (hranica so Žilinským samosprávnym krajom).</p> <p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany; úsek: Zemianske Kostofany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Slnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre; dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR</p> <p>Doplnenie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Napĺňanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás</p> <p>Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy</p> <p>Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami.</p> <p>Potenciálne mierne negatívny vplyv či nutnosť primeraného posúdenia možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: cyklotrasa úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany sa okrajovo dotýka PR Veľký vrch; cyklotrasa „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km sa nachádza v bezprostrednej blízkosti PR Zamarovské jamy; cyklotrasa Horné Slnie - hranica SR/ČR vedie cez územie CHKO Biele Karpaty a ÚEV Vlára; cyklotrasa Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR sa dotýka CHKO Malé Karpaty, CHKO Biele Karpaty a ÚEV Pavúkov jarok; cyklotrasa Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR vedie cez CHKO Biele Karpaty a dotýka sa ÚEV Holubyho kopanice; cyklotrasa Ilava – Valaská Belá – Nováky vedie cez PR Pod Homôľkou, PR Prielom Nitrice, ÚEV Baské, CHVÚ Strážovské vrchy a dotýka sa ÚEV Strážovské vrchy; cyklotrasa Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR vedie cez CHKO Kysuce a okrajovo tiež cez ÚEV Čertov; Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá vedie cez PP Nitrica; cyklotrasa na Hornej Nitre vedie cez PR Veľký vrch; cyklotrasa Dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR vedie cez CHKO Biele Karpaty, CHKO Malé Karpaty (okrajovo), CHKO Kysuce, PR Veľký vrch, PR Zamarovské jamy, ÚEV Vlára, ÚEV Čertov (okrajovo) a rovnako v bezprostrednej blízkosti ÚEV Pavúkov jarok a ÚEV Holubyho kopanice.</p> <p>Všetky zámery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti bude nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatné štúdium, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa alebo identifikovaný stret s riešenými lokalitami.</p> <p>V prípade stretu cyklotrás z vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na uvedené lokality.</p>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade výstavby cyklotrás budú vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu bude možné využiť k terénnym úpravám. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv cyklotrás, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR boli identifikované v rámci realizácie nasledujúcich opatrení možné územné strety s niektorou envirozáťažou, ktoré bude preverené : cyklotrasa úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany a cyklotrasa na Hornej Nitre sú v styku s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Bystričany - ENO - dočasné odkalisko; cyklotrasa Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR je okrajovo v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou SAD Trenčín - prevádzka Myjava; cyklotrasa Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Trenčín - Letecké opravovne, Bánovce nad Bebravou - ČS PHM Slovnaft a v blízkosti Žabokreky nad Nitrou - ČS PHM Slovnaft; cyklotrasa Ilava – Valaská Belá – Nováky je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Ilava - ČS PHM Ilava a Valaská Belá - ČS PHM Slovnaft; cyklotrasa Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Lazy pod Makytou - skládka Panština; cyklotrasa Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec) je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Prievidza - ČS PHM Necpaly a Nitrianske Pravno - ČS PHM, PM Nitrianske Pravno; cyklotrasa Dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou SAD Trenčín - prevádzka Myjava, Bystričany - ENO - dočasné odkalisko a Lazy pod Makytou - skládka Panština.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora budovania spojitých bezpečnej siete cyklochodníkov a cyklotrás</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK - Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra územím Trenčianskeho kraja od Hornej Stredy (hranica s Trnavským samosprávnym krajom) až po Plevník-Drieňové (hranica so Žilinským samosprávnym krajom).</p> <p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany; úsek: Zemianske Kostofany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Srnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre; dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR</p> <p>Doplnenie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Napĺňanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás</p> <p>Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy</p> <p>Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení.</p> <p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie okrem dvoch opatrení – cyklotrasy Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec) a Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice) sa nachádza v pamiatkovej zóne Nitrianske Pravno.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti tak bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny	Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry	
Strategický cieľ	Podpora prepojenia obcí a miest v kraji	
Špecifický cieľ	Kvalitné a bezpečné cestné prepojenie medzi jednotlivými obcami a mestami kraja	
Relevantné opatrenia	<p>Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke; Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno; Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu; Preložka cesty II/507 pri Zamarovciach; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígel; Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína; Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavnica - Pruské - Horovce; Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK; Preložka cesty II/507 pri Trenčianskej Turnej; Preložka cesty II/574 pri obci Temeš; Preložky cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou – Nadlice.</p> <p>Rekonštrukcia ciest II. a III. tried: Rekonštrukcia cesty č. II/511 Veľké Uherce - Skýcov (km 0,000 - 13,757), Rekonštrukcia cesty č. II/512 Horná Ves - hranica okr. Prievidza/Žarnovica (km 0,000 - 9,558), Rekonštrukcia cesty č. II/516 Trenčianska Teplá - Dežerice (km 0,040 - 25,052), Rekonštrukcia cesty č. II/517 Považská Bystrica (most Orlové) - Domaniža (km 0,000 - 14,470), Rekonštrukcia cesty č. II/579 Hradište - Partizánske (km 0,000 - 7,155), Rekonštrukcia cesty č. II/581 Nové Mesto nad Váhom - Myjava (km 0,000 - 24,243), Zlepšenie dopravnej dostupnosti Myjavská a Horňácka (km 4,768 - 9,200), Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce - hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom - hr. ČR (19,396 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1922 hr. ČR - Červený Kameň (6,400 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1223 hr. ČR - Zemianske Podhradie (6,000 km), Rekonštrukcia cesty č. II/592 Bánovce nad Bebravou - Nadlice (km 0,000 - 12,248), Rekonštrukcia cesty č. II/593 hranica krajov NR/TN - Partizánske (0,000 - 13,413).</p> <p>Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra: rekonštrukcia cesty č. III/1791, rekonštrukcia miestnych komunikácií v Partizánskom, modernizácia cesty I/64 Partizánske – Oslany, modernizácia cesty I/9 Chocholná - Mníchova Lehota, rekonštrukcia cesty III/1773 vrátane mostného objektu, rekonštrukcia ďalších mostných objektov, oprava miestnych komunikácií a ciest III. triedy cez obec Sebedražie, rekonštrukcia cesty III/1775 a rekonštrukcia ďalších ciest III. triedy.</p> <p>Upokojujúce dopravy v obytných častiach mesta; Oprava miestnych komunikácií; Rozvoj dopravnej telematiky</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	-1/+2	<p>Dostavba komunikačnej siete a zvýšenie bezpečnosti budovanej infraštruktúry v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení spôsobí presun emisnej záťaže predovšetkým do území novo navrhovaných cestných stavieb. Lokálne teda môže dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných automobilovou dopravou. Na druhej strane však dôjde v mnohých prípadoch k presunu tranzitnej dopravy z intravilánu do extravilánu miest a obcí, čo prispeje k zlepšeniu kvality ovzdušia v centrálnych a najviac obývaných častiach miest a obcí. Presun tranzitnej dopravy mimo centra miest a obcí prispeje i ku zlepšeniu klimatických podmienok v intravilánoch miest a väčších obcí.</p> <p>Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny. Bude sa jednať o priamy vplyv.</p> <p>Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámernov na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zázobníka projektov PUM TSK na kvalitu ovzdušia a klímy je uvedená v kap. IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.2 Návrhovej časti PUM TSK.</p>
Hluk a vibrácie	-1/+2	<p>Pozitívne vplyvy dostavby komunikačnej siete v podobe jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení v oblasti znižovania hlukovej záťaže možno súhrnne očakávať v dôsledku využitia kvalitnejších povrchov vozoviek v rámci rekonštrukcií, ďalej v dôsledku zaistenia plynulejšej dopravy, využitia dopravných telematických systémov a tiež v dôsledku zníženia intenzít dopravy (a tým hlukovej záťaže) v obytných častiach miest a obcí.</p> <p>Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení a teda presun tranzitnej dopravy do extravilánu obcí, môže mať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv i na prenos vibrácií do chránenej zástavby v intravilánoch obcí spôsobený ťažkou nákladnou dopravou.</p> <p>Nie je rovnako vylúčené, že lokálne dôjde v dôsledku realizácie niektorých relevantných opatrení ku zvýšeniu hlukovej záťaže.</p> <p>Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny. Bude sa jednať o priamy vplyv.</p> <p>Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámernov na hlukovú situáciu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zázobníka projektov PUM TSK na akustickú situáciu je uvedená v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TSK.</p>
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	<p>Špecifický cieľ zvýšenie bezpečnosti budovanej infraštruktúry v podobe rekonštrukcií a modernizácií vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, napr. v zmysle znižovania nehodovosti v priebehu cestnej prevádzky. Vzniknú nové bezpečné trasy mimo zastavaných území.</p> <p>Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie) môže lokálne dôjsť ku zhoršeniu podmienok pre určité skupiny obyvateľov.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv.</p> <p>Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámernov na verejné zdravie obyvateľov je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p>

Oblasť zmeny	Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry	
Strategický cieľ	Podpora prepojenia obcí a miest v kraji	
Špecifický cieľ	Kvalitné a bezpečné cestné prepojenie medzi jednotlivými obcami a mestami kraja	
Relevantné opatrenia	<p>Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke; Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno; Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu; Preložka cesty II/507 pri Zamarovciach; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígeľ; Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína; Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavnica - Pruské - Horovce; Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK; Preložka cesty II/507 pri Trenčianskej Turnej; Preložka cesty II/574 pri obci Temeš; Preložky cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou – Nadlice.</p> <p>Rekonštrukcia ciest II. a III. tried: Rekonštrukcia cesty č. II/511 Veľké Uherce - Skýcov (km 0,000 - 13,757), Rekonštrukcia cesty č. II/512 Horná Ves - hranica okr. Prievidza/Žarnovica (km 0,000 - 9,558), Rekonštrukcia cesty č. II/516 Trenčianska Teplá - Dežerice (km 0,040 - 25,052), Rekonštrukcia cesty č. II/517 Považská Bystrica (most Orlové) - Domaniža (km 0,000 - 14,470), Rekonštrukcia cesty č. II/579 Hradište - Partizánske (km 0,000 - 7,155), Rekonštrukcia cesty č. II/581 Nové Mesto nad Váhom - Myjava (km 0,000 - 24,243), Zlepšenie dopravnej dostupnosti Myjavská a Horňácka (km 4,768 - 9,200), Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce - hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom - hr. ČR (19,396 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1922 hr. ČR - Červený Kameň (6,400 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1223 hr. ČR - Zemianske Podhradie (6,000 km), Rekonštrukcia cesty č. II/592 Bánovce nad Bebravou - Nadlice (km 0,000 - 12,248), Rekonštrukcia cesty č. II/593 hranica krajov NR/TN - Partizánske (0,000 - 13,413).</p> <p>Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra: rekonštrukcia cesty č. III/1791, rekonštrukcia miestnych komunikácií v Partizánskom, modernizácia cesty I/64 Partizánske – Oslany, modernizácia cesty I/9 Chocholná - Mníchova Lehota, rekonštrukcia cesty III/1773 vrátane mostného objektu, rekonštrukcia ďalších mostných objektov, oprava miestnych komunikácií a ciest III. triedy cez obec Sebedražie, rekonštrukcia cesty III/1775 a rekonštrukcia ďalších ciest III. triedy.</p> <p>Upokojuvanie dopravy v obytných častiach mesta; Oprava miestnych komunikácií; Rozvoj dopravnej telematiky</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Voda	-1/0	<p>Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je i prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie v podobe preložiek, rekonštrukcií a modernizácií ciest.</p> <p>Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde obecné ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. U kapacitných komunikácií je vždy snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Najviac akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtekajúca z kapacitných komunikácií je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží.</p> <p>V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe preložiek, rekonštrukcií a modernizácií ciest plánovaných v rámci realizácie PUM TSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim; stavby veľmi často prekračujú vodné toky alebo vedú v ich bezprostrednej blízkosti a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na stavby Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígeľ; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavnica - Pruské - Horovce, ktoré zasahujú do územia ochranného pásma vodného zdroja a ich technické riešenie je tak nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).</p> <p>Stavba Preložka cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja zasahuje do územia CHVO Strážovské vrchy.</p> <p>V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.</p> <p>Celkovo je v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.</p>
Poľnohospodárska pôda	-1	<p>Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou všetkých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti líniových stavieb. V prípade rekonštrukcií a modernizácií ciest sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu než v prípade preložiek ciest, nových dopravných prepojení, nových obchvatov alebo úplne nových líniových dopravných stavieb.</p> <p>Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Možno však do určitej miery minimalizovať záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany vhodným trasovaním dopravných ciest.</p> <p>Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby ciest a rekonštrukcie mostov), ktoré nemožno úplne vylúčiť.</p> <p>Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv.</p>
Lesné pozemky	-1/0	<p>Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou dopravných líniových stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať.</p> <p>Z konkrétnych vyššie uvedených relevantných opatrení sa nezaobíde bez zásahu do lesných pozemkov výstavba Preložky cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke, Preložky cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno, Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja, Cesty III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom – Cígeľ, Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína, Preložky cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová – Kameničany a Preložky cesty II/574 pri obci Temeš.</p> <p>Mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení.</p> <p>Celkovo možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.</p>

Oblasť zmeny		Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry
Strategický cieľ		Podpora prepojenia obcí a miest v kraji
Špecifický cieľ		Kvalitné a bezpečné cestné prepojenie medzi jednotlivými obcami a mestami kraja
Relevantné opatrenia		<p>Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke; Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno; Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu; Preložka cesty II/507 pri Zamarovciach; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígeľ; Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína; Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavnica - Pruské - Horovce; Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK; Preložka cesty II/507 pri Trenčianskej Turnej; Preložka cesty II/574 pri obci Temeš; Preložky cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou – Nadlice.</p> <p>Rekonštrukcia ciest II. a III. tried: Rekonštrukcia cesty č. II/511 Veľké Uherce - Skýcov (km 0,000 - 13,757), Rekonštrukcia cesty č. II/512 Horná Ves - hranica okr. Prievidza/Žarnovica (km 0,000 - 9,558), Rekonštrukcia cesty č. II/516 Trenčianska Teplá - Dežerice (km 0,040 - 25,052), Rekonštrukcia cesty č. II/517 Považská Bystrica (most Orlové) - Domaniža (km 0,000 - 14,470), Rekonštrukcia cesty č. II/579 Hradište - Partizánske (km 0,000 - 7,155), Rekonštrukcia cesty č. II/581 Nové Mesto nad Váhom - Myjava (km 0,000 - 24,243), Zlepšenie dopravnej dostupnosti Myjavská a Horňácka (km 4,768 - 9,200), Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce - hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom - hr. ČR (19,396 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1922 hr. ČR - Červený Kameň (6,400 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1223 hr. ČR - Zemianske Podhradie (6,000 km), Rekonštrukcia cesty č. II/592 Bánovce nad Bebravou - Nadlice (km 0,000 - 12,248), Rekonštrukcia cesty č. II/593 hranica krajov NR/TN - Partizánske (0,000 - 13,413).</p> <p>Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra: rekonštrukcia cesty č. III/1791, rekonštrukcia miestnych komunikácií v Partizánskom, modernizácia cesty I/64 Partizánske – Oslany, modernizácia cesty I/9 Chocholná - Mníchova Lehota, rekonštrukcia cesty III/1773 vrátane mostného objektu, rekonštrukcia ďalších mostných objektov, oprava miestnych komunikácií a ciest III. triedy cez obec Sebedražie, rekonštrukcia cesty III/1775 a rekonštrukcia ďalších ciest III. triedy.</p> <p>Upokojujúce dopravy v obytných častiach mesta; Oprava miestnych komunikácií; Rozvoj dopravnej telematiky</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky</p>
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Horninové prostredie	-1/0	<p>Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli v nasledujúcom hodnotení zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií.</p> <p>U väčšiny relevantných opatrení bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv.</p> <p>V rámci nasledujúcich opatrení dôjde k priemetu s územím svahových deformácií: Preložka cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja (SD potenciálna), Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom – Cígeľ (SD potenciálna i stabilizovaná), Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína (SD stabilizovaná) a Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína (SD potenciálna). Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom.</p> <p>Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.</p> <p>V tomto prípade možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na horninové prostredie.</p>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	<p>Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe preložiek, rekonštrukcií a modernizácií ciest predstavuje zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov/lokálnych populácií a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Pre fázu prevádzky je nutné príslušné relevantné opatrenia v podobe rekonštrukcií mostov vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi v mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Ochranu veľkých cicavcov pred stretmi s vozidlami na kapacitných komunikáciách je možné ochrániť realizáciou oplotení.</p> <p>Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení, resp. obchvatov na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.</p>
Krajina	-1/0	<p>V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza obecné k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehľbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácia krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priepustnosť krajiny pre živočíchy (i pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a častokrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať i výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejavíť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny.</p> <p>V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení sa prevažne jedná o rekonštrukcie, modernizácie či preložky súčasných ciest, kde dopad v podobe fragmentácie krajiny už pôsobí, vplyv teda nebude tak významný ako pri výstavbe vo voľnej krajine.</p> <p>Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia komunikácie a pod.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude nutné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz.</p> <p>Celkovo bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na krajinu.</p>

Oblasť zmeny		Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry
Strategický cieľ		Podpora prepojenia obcí a miest v kraji
Špecifický cieľ		Kvalitné a bezpečné cestné prepojenie medzi jednotlivými obcami a mestami kraja
Relevantné opatrenia		<p>Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke; Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno; Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu; Preložka cesty II/507 pri Zamarovciach; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígel; Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína; Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavnica - Pruské - Horovce; Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK; Preložka cesty II/507 pri Trenčianskej Turnej; Preložka cesty II/574 pri obci Temeš; Preložky cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou – Nadlice.</p> <p>Rekonštrukcia ciest II. a III. tried: Rekonštrukcia cesty č. II/511 Veľké Uherce - Skýcov (km 0,000 - 13,757), Rekonštrukcia cesty č. II/512 Horná Ves - hranica okr. Prievidza/Žarnovica (km 0,000 - 9,558), Rekonštrukcia cesty č. II/516 Trenčianska Teplá - Dežerice (km 0,040 - 25,052), Rekonštrukcia cesty č. II/517 Považská Bystrica (most Orlové) - Domaniža (km 0,000 - 14,470), Rekonštrukcia cesty č. II/579 Hradište - Partizánske (km 0,000 - 7,155), Rekonštrukcia cesty č. II/581 Nové Mesto nad Váhom - Myjava (km 0,000 - 24,243), Zlepšenie dopravnej dostupnosti Myjavská a Horňácka (km 4,768 - 9,200), Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce - hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom - hr. ČR (19,396 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1922 hr. ČR - Červený Kameň (6,400 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1223 hr. ČR - Zemianske Podhradie (6,000 km), Rekonštrukcia cesty č. II/592 Bánovce nad Bebravou - Nadlice (km 0,000 - 12,248), Rekonštrukcia cesty č. II/593 hranica krajov NR/TN - Partizánske (0,000 - 13,413).</p> <p>Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra: rekonštrukcia cesty č. III/1791, rekonštrukcia miestnych komunikácií v Partizánskom, modernizácia cesty I/64 Partizánske – Oslany, modernizácia cesty I/9 Chocholná - Mníchova Lehota, rekonštrukcia cesty III/1773 vrátane mostného objektu, rekonštrukcia ďalších mostných objektov, oprava miestnych komunikácií a ciest III. triedy cez obec Sebedražie, rekonštrukcia cesty III/1775 a rekonštrukcia ďalších ciest III. triedy.</p> <p>Upokojujúce dopravy v obytných častiach mesta; Oprava miestnych komunikácií; Rozvoj dopravnej telematiky</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky</p>
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Chránené územie, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiaми, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. Priamy potenciálne mierne negatívny vplyv či nutnosť primeraného posúdenia vo fáze projektu možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: Preložka cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja, ktoré prechádza CHVÚ Malá Fatra, Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína pretínajúca ÚEV Váh pri Zamarovciach, Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu leží rovnako v tesnej blízkosti ÚEV Váh pri Zamarovciach, Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK leží v CHKO Biele Karpaty a Preložka cesty II/574 pri obci Temeš leží na území CHVÚ Strážovské vrchy a zároveň možno predpokladať ich potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Strážovské vrchy, ÚEV Rokoš a ÚEV Kňazí stôl. Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke môže predstavovať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Vtáčnik a ÚEV Rokoš.</p> <p>Všetky zábery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti bude nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný stret s riešenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv.</p> <p>V prípade stretu stavieb z relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade modernizácií a rekonštrukcií súčasných ciest budú vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>V tejto chvíli možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nebol identifikovaný žiadny stret s niektorým z vyššie uvedených relevantných opatrení.</p>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení.</p> <p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
Záver	Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.	



Oblasť zmeny		Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry
Strategický cieľ		Podpora prepojenia obcí a miest v kraji
Špecifický cieľ		Podpora využitia železničnej dopravy
Relevantné opatrenia		<p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou; Železničná zastávka Trenčianske Biskupice; Obnovenie železničného oblúka Chynorany.</p> <p>Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenia a vyhodnotenia možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov.</p> <p>Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.</p>
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	+1/+2	Špecifický cieľ modernizácia železničnej infraštruktúry (elektrifikácia, zvýšenie cestovnej rýchlosti) v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť ku zvýšeniu využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejavíť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierny až významne pozitívny vplyv. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	+1/+2	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa modernizácia železničnej infraštruktúry (elektrifikácia, zvýšenie cestovnej rýchlosti) v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka zvýšeniu kvality tratí a tým zníženiu generovaného hluku a vibrácií a tiež vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne pozitívny až významne pozitívny. Môže sa tak jednať o vplyv priamy i nepriamy. Vyhodnotenie vplyvov stavieb železničnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TSK.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Špecifický cieľ modernizácia železničnej infraštruktúry (elektrifikácia, zvýšenie cestovnej rýchlosti) môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generované automobilovou dopravou. Kvalitnejšie trate a koridory môžu prispieť ku zníženiu hlučnosti a negatívnych účinkov vibrácií v blízkosti chránenej zástavby. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne pozitívny až významne pozitívny vplyv. Môže sa tak jednať o vplyv priamy i nepriamy.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je i prípad niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie v podobe modernizácií súčasných železničných tratí vrátane zastávok a nástupišť. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde v malej miere k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Najviac akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá a Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina. Tieto stavby prekračujú vodné toky či vedú pozdĺž vodných tokov a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci navrhovaných stupňov projektov dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja, napr. opatrenia Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina. V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Niektoré opatrenia zasahujú tiež do chránených vodohospodárskych oblastí, napr. Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá a Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina do CHVO Strážovské vrchy a Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica do CHVO Beskydy a Javorníky. V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti uvedených dopravných stavieb. V prípade modernizácií železničných tratí sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu než v prípade napríklad úplne nových líniových dopravných stavieb. So zásahom do poľnohospodárskej pôdy sa počíta pri realizácii opatrení Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná a Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina. Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno však do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov. Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny		Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry
Strategický cieľ		Podpora prepojenia obcí a miest v kraji
Špecifický cieľ		Podpora využitia železničnej dopravy
Relevantné opatrenia	<p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou; Železničná zastávka Trenčianske Biskupice; Obnovenie železničného oblúka Chynorany.</p> <p>Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenia a vyhodnotenia možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov.</p> <p>Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Lesné pozemky	-1/0	<p>Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov sa týka z vyššie uvedených opatrení len modernizácií železničných tratí: Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava a Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení.</p> <p>Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv, u zmienených zámerov potenciálne mierne negatívny priamy vplyv na lesné pozemky.</p>
Horninové prostredia	-1/0	<p>Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií.</p> <p>U časti relevantných opatrení špecifického cieľa modernizácia železničnej infraštruktúry (elektrifikácia, zvýšenie cestovnej rýchlosti) bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy/lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový priamy vplyv.</p> <p>V nasledujúcich prípadoch možno však identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny priamy vplyv na horninové prostredie a zásah konkrétneho opatrenia do horninového prostredia bude nutné preveriť : opatrenie Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa sa nachádza na území CHLÚ Nováky a DP Nováky I.; opatrenie Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina sa nachádza na území CHLÚ Beluša I., CHLÚ Dubnica nad Váhom, DP Beluša I., DP Dubnica nad Váhom, LNN Beckov (úsek TT-TN), LNN Bolesov - Objekt 2 (úsek TN-ŽA), LNN Dubnica n/Váhom - Pažite (úsek TN-ŽA), LNN Dulov I (úsek TN-ŽA), LNN Kočovce - východ (úsek TT-TN), LNN Lednické Rovne - Sigoť (úsek TN-ŽA), LNN Opatová (úsek TN-ŽA), LNN Opatovce (úsek TT-TN), LNN Prejta (úsek TN-ŽA), LNN Zamarovce (úsek TN-ŽA), LNN Za Váhom (úsek TN-ŽA).</p> <p>Niektoré opatrenia rovnako prechádzajú v tesnej blízkosti územia aktívnych svahových deformácií (Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica a Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina), ďalej rovnako územím potenciálnych a stabilizovaných svahových deformácií (Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá). Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom.</p> <p>Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.</p>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	<p>Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby.</p> <p>Väčšina navrhnutých opatrení bude líniového typu ako je modernizácie železničných tratí vrátane zastávok a nástupísk, kde sú ohrozenou skupinou živočíchov vo fáze realizácie predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Pre fázu prevádzky je príslušné modernizované železničné koridory nutné vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi v mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov.</p> <p>Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení, resp. modernizácie železničných tratí je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.</p>

Oblasť zmeny		Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry
Strategický cieľ		Podpora prepojenia obcí a miest v kraji
Špecifický cieľ		Podpora využitia železničnej dopravy
Relevantné opatrenia		<p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou; Železničná zastávka Trenčianske Biskupice; Obnovenie železničného oblúka Chynorany.</p> <p>Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenia a vyhodnotenia možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov.</p> <p>Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.</p>
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Krajina	-1/0	<p>V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza obecné k priamemu estetickému ovplyvneniu krajiny, zosiluje sa a prehľbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácia krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priepustnosť krajiny pre živočíchy (i pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a častokrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať i výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny.</p> <p>V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu modernizácie železničných tratí nebude dopad v podobe fragmentácie krajiny tak významný ako napr. pri výstavbe nových líniových prvkov dopravnej infraštruktúry vo voľnej krajine. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami,</p> <p>Celkovo je tak možný priamy vplyv relevantných opatrení na krajinu a krajinný ráz považovať za potenciálne mierne negatívny až nulový.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami.</p> <p>Väčšina navrhnutých opatrení má líniový charakter; priamy potenciálne mierne negatívny vplyv či nutnosť primeraného posúdenia vo fáze projektu možno vzhľadom k trasovaniu železničných tratí očakávať u opatrenia: Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá – Myjava, ktoré je v strete s CHKO Biele Karpaty (trasa vedená po hranici CHKO), s CHKO Malé Karpaty a s ÚEV Čachtické Karpaty (trasa vedená po hranici); Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina vedie územím PR Beckovské Skalice, ÚEV Beckovské Skalice, ÚEV Váh pri Zamarovciach a v tesnej blízkosti CHVÚ Dubnické štrkovisko. Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina ďalej môže predstavovať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Strážovské vrchy, ÚEV Čertov, ÚEV Javornický hrebeň a EVL Beskydy. Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá ďalej môže znamenať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Strážovské vrchy, ÚEV Čertov, ÚEV Javornický hrebeň a EVL Beskydy. Pri Optimalizácii železničnej trate Prievidza – Jelšovce možno predpokladať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Vtáčnik a ÚEV Rokoš.</p> <p>Všetky zábery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti je nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinností daných zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>Prípadný stret vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, hľadať vhodné technické riešenie stavieb a realizovať sprievodné opatrenia.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na chránené územia, prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.</p>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne sa teda jedná o priame negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade modernizácií súčasných železničných tratí budú tieto vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv železničných tratí, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza u nasledujúceho opatrenia ku stretu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude nutné preveriť: na trase opatrenia Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina sa nachádza skládka odpadov Dubnica nad Váhom - Lúžtek, pravdepodobná environmentálna záťaž Borčice - neriadená skládka TKO - štrkové jamy, pravdepodobná environmentálna záťaž Dulov - skládka TKO - štrkové jamy.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora využitia železničnej dopravy</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou; Železničná zastávka Trenčianske Biskupice; Obnovenie železničného oblúka Chynorany.</p> <p>Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenia a vyhodnotenia možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov.</p> <p>Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení.</p> <p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti bol definovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na definované charakteristiky.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry
Strategický cieľ		Podpora prepojenia obcí a miest v kraji
Špecifický cieľ		Integrácia železničnej a autobusovej dopravy – optimalizácia vedenia liniek a trás
Relevantné opatrenia		Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Možnosť vytvorenia spoločného IDS so Žilinským samosprávnym krajom. Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	0/+1	Základná podmienka naplnenia špecifického cieľa integrácie železničnej a autobusovej dopravy je kvalitná cestná a železničná sieť, t.j. sieť v podobe relevantných opatrení vyhodnotených v rámci oblasti zmeny Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba, popísaných vyššie v kapitole IV. tejto správy. Zaistenie špecifického cieľa v zmysle optimalizácie vedenia liniek a trás je skôr opatrením systémovým, , t.j. zahŕňa v rámci PUM tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia, u ktorých sa nepredpokladá významnejší vplyv. Tieto opatrenia nie sú v rámci PUM TSK v tejto fáze lokalizované. V obecnej rovine môže realizácia týchto opatrení teoreticky prispieť k optimalizácii a hospodárnosti využívania prostriedkov verejnej dopravy (autobusovej a železničnej), a tým ku zníženiu podielu znečisťujúcich látok emitovaných verejnou dopravou a k celkovému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných autobusovou dopravou. Na druhej strane dôjde v mnohých prípadoch k presunu tranzitnej dopravy z intravilánu do extravilánu miest a obcí, čo prispeje k zlepšeniu kvality ovzdušia v centrálnych a najviac obývaných častiach miest a obcí. Presun tranzitnej dopravy mimo centra miest a obcí prispeje i k zlepšeniu klimatických podmienok v intravilánoch miest a väčších obcí. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až mierne pozitívny.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa zvýšenie integrácie železničnej a autobusovej dopravy v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka optimálnej kombinácii oboch druhov verejnej dopravy a vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení (predovšetkým na poli železničnej dopravy), môže mať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv i na prenos vibrácií do chránenej zástavby miest a obcí. Môže sa jednať o priamy i nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Špecifický cieľ zvýšenie integrácie železničnej a autobusovej dopravy v zmysle optimalizácie vedenia liniek a trás môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy (vďaka ich optimalizácii a integrácii) na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženiu hlukovej záťaže generovanej automobilovou dopravou. Rovnako vďaka zvýšeniu bezpečnosti budovanej infraštruktúry v podobe rekonštrukcií a modernizácií dopravných stavieb bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, napr. v zmysle zníženia novej nehodovosti behom verejnej dopravy. Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie) nemožno však vylúčiť lokálne zhoršenie podmienok pre určité skupiny obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne mierne pozitívny. Môže sa jednať o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu. Vyššie navrhnuté relevantné opatrenia majú charakter systémových opatrení, t.j. zahŕňujú v rámci PUM tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia, u ktorých sa nepredpokladá významnejší vplyv. Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle optimalizácie vedenia liniek a trás irelevantné. Vplyv bol u týchto opatrení vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu. U vyššie uvedených relevantných opatrení je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle optimalizácie vedenia liniek a trás považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou uvedených dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. U vyššie uvedených opatrení je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle optimalizácie vedenia liniek a trás považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredia	0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. U všetkých relevantných opatrení špecifického cieľa bol identifikovaný nulový vplyv; hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle optimalizácie vedenia liniek a trás je irelevantné.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	U vyššie uvedených relevantných opatrení je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle optimalizácie vedenia liniek a trás považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	U vyššie uvedených relevantných opatrení je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle optimalizácie vedenia liniek a trás považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. U vyššie uvedených opatrení je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle optimalizácie vedenia liniek a trás považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/environmentálne záťaž	0	Hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle optimalizácie vedenia liniek a trás je možné považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle optimalizácie vedenia liniek a trás je možné považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako nulový.

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Integrácia železničnej a autobusovej dopravy – optimalizácia vedenia liniek a trás</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Možnosť vytvorenia spoločného IDS so Žilinským samosprávnym krajom. Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny	Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry	
Strategický cieľ	Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov	
Špecifický cieľ	Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy	
Relevantné opatrenia	<p>Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke; Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno; Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu; Preložka cesty II/507 pri Zamarovciach; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígeľ; Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína; Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavica - Pruské - Horovce; Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK; Preložka cesty II/507 pri Trenčianskej Turnej; Preložka cesty II/574 pri obci Temeš; Preložky cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou – Nadlice. Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Rekonštrukcia ciest II. a III. tried: Rekonštrukcia cesty č. II/511 Veľké Uherce - Skýcov (km 0,000 - 13,757), Rekonštrukcia cesty č. II/512 Horná Ves - hranica okr. Prievidza/Žarnovica (km 0,000 - 9,558), Rekonštrukcia cesty č. II/516 Trenčianska Teplá - Dežerice (km 0,040 - 25,052), Rekonštrukcia cesty č. II/517 Považská Bystrica (most Orlové) - Domaniža (km 0,000 - 14,470), Rekonštrukcia cesty č. II/579 Hradište - Partizánske (km 0,000 - 7,155), Rekonštrukcia cesty č. II/581 Nové Mesto nad Váhom - Myjava (km 0,000 - 24,243), Zlepšenie dopravnej dostupnosti Myjavská a Horňácka (km 4,768 - 9,200), Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce - hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom - hr. ČR (19,396 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1922 hr. ČR - Červený Kameň (6,400 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1223 hr. ČR - Zemianske Podhradie (6,000 km), Rekonštrukcia cesty č. II/592 Bánovce nad Bebravou - Nadlice (km 0,000 - 12,248), Rekonštrukcia cesty č. II/593 hranica krajov NR/TN - Partizánske (0,000 - 13,413).</p> <p>Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra: rekonštrukcia cesty č. III/1791, rekonštrukcia miestnych komunikácií v Partizánskom, modernizácia cesty I/64 Partizánske – Oslany, modernizácia cesty I/9 Chocholná - Mníchova Lehota, rekonštrukcia cesty III/1773 vrátane mostného objektu, rekonštrukcia ďalších mostných objektov, oprava miestnych komunikácií a ciest III. triedy cez obec Sebedražie, rekonštrukcia cesty III/1775 a rekonštrukcia ďalších ciest III. triedy, Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenie a vyhodnotenie možnosti využitia koridoru (20r) Bratislava – Púchov, Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Upokojujúce dopravy v obytných častiach mesta; Oprava miestnych komunikácií; Rozvoj dopravnej telematiky</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	-1/+1	<p>Základná podmienka naplnenia špecifického cieľa zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy je kvalitná a moderná cestná a železničná sieť, t.j. sieť v podobe relevantných opatrení vyhodnotených v tejto kapitole IV. v rámci prvej oblasti zmeny Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba.</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a zvýšenie bezpečnosti budovanej infraštruktúry v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení spôsobí presun emisnej záťaže predovšetkým do územia novo navrhovaných cestných stavieb. Lokálne teda môže dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných automobilovou dopravou. Zároveň dôjde k navýšeniu podielu verejnej dopravy s alternatívnym pohonom, najmä v podobe železničných tratí. Na druhej strane však dôjde v mnohých prípadoch k presunu tranzitnej dopravy z intravilánu do extravilánu miest a obcí, čo prispeje ku zlepšeniu kvality ovzdušia v centrálnych a najviac obývaných častiach miest a obcí. Presun tranzitnej dopravy mimo centra miest a obcí prispeje i ku zlepšeniu klimatických podmienok v intravilánoch miest a väčších obcí.</p> <p>Nie je rovnako vylúčené, že lokálne dôjde v dôsledku realizácie niektorých relevantných opatrení ku zvýšeniu emisnej záťaže.</p> <p>Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny. Môže sa jednať o priame i nepriame vplyvy.</p> <p>Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zariadenia projektov PUM TSK na kvalitu ovzdušia a klímy je uvedená v kap. IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.2 Návrhovej časti PUM TSK.</p>
Hluk a vibrácie	-1/+1	<p>Pozitívne vplyvy zvyšovania bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy v podobe jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení v oblasti znižovania hlukovej záťaže možno súhrnne očakávať v dôsledku využitia kvalitnejších povrchov vozoviek v rámci rekonštrukcií, ďalej v dôsledku zaistenia plynulejšej dopravy, využitia dopravných telematických systémov a tiež v dôsledku zníženia intenzít dopravy (a tým hlukovej záťaže) v obytných častiach miest a obcí.</p> <p>Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení a teda presun tranzitnej dopravy do extravilánu obcí, môže mať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv i na prenos vibrácií do chránenej zástavby v intravilánoch obcí spôsobený ťažkou nákladnou dopravou.</p> <p>Nie je rovnako vylúčené, že lokálne dôjde v dôsledku realizácie niektorých relevantných opatrení ku zvýšeniu hlukovej záťaže.</p> <p>Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny. Môže sa jednať o priame i nepriame vplyvy.</p> <p>Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na hlukovú situáciu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry zo zariadenia projektov PUM TSK na akustickú situáciu je uvedená v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TSK.</p>
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	<p>Špecifický cieľ zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy v podobe rekonštrukcií a modernizácií vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, napr. v zmysle zníženia nehodovosti počas cestnej prevádzky. Vzniknú nové bezpečné trasy mimo zastavaných území.</p> <p>Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie) môže lokálne dôjsť k zhoršeniu podmienok pre určité skupiny obyvateľov.</p> <p>Možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.</p> <p>Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na verejné zdravie obyvateľov je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p>

Oblasť zmeny	Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry	
Strategický cieľ	Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov	
Špecifický cieľ	Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy	
Relevantné opatrenia	<p>Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke; Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno; Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu; Preložka cesty II/507 pri Zamarovciach; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígeľ; Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína; Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavica - Pruské - Horovce; Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK; Preložka cesty II/507 pri Trenčianskej Turnej; Preložka cesty II/574 pri obci Temeš; Preložky cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou – Nadlice. Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Rekonštrukcia ciest II. a III. tried: Rekonštrukcia cesty č. II/511 Veľké Uherce - Skýcov (km 0,000 - 13,757), Rekonštrukcia cesty č. II/512 Horná Ves - hranica okr. Prievidza/Žarnovica (km 0,000 - 9,558), Rekonštrukcia cesty č. II/516 Trenčianska Teplá - Dežerice (km 0,040 - 25,052), Rekonštrukcia cesty č. II/517 Považská Bystrica (most Orlové) - Domaniža (km 0,000 - 14,470), Rekonštrukcia cesty č. II/579 Hradište - Partizánske (km 0,000 - 7,155), Rekonštrukcia cesty č. II/581 Nové Mesto nad Váhom - Myjava (km 0,000 - 24,243), Zlepšenie dopravnej dostupnosti Myjavská a Horňácka (km 4,768 - 9,200), Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce - hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom - hr. ČR (19,396 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1922 hr. ČR - Červený Kameň (6,400 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1223 hr. ČR - Zemianske Podhradie (6,000 km), Rekonštrukcia cesty č. II/592 Bánovce nad Bebravou - Nadlice (km 0,000 - 12,248), Rekonštrukcia cesty č. II/593 hranica krajov NR/TN - Partizánske (0,000 - 13,413).</p> <p>Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra: rekonštrukcia cesty č. III/1791, rekonštrukcia miestnych komunikácií v Partizánskom, modernizácia cesty I/64 Partizánske – Oslany, modernizácia cesty I/9 Chocholná - Mníchova Lehota, rekonštrukcia cesty III/1773 vrátane mostného objektu, rekonštrukcia ďalších mostných objektov, oprava miestnych komunikácií a ciest III. triedy cez obec Sebedražie, rekonštrukcia cesty III/1775 a rekonštrukcia ďalších ciest III. triedy, Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenie a vyhodnotenie možnosti využitia koridoru (20r) Bratislava – Púchov, Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Upokojuvanie dopravy v obytných častiach mesta; Oprava miestnych komunikácií; Rozvoj dopravnej telematiky</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Voda	-1/0	<p>Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je i prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie v podobe preložiek, rekonštrukcií a modernizácií ciest.</p> <p>Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení môže dôjsť obecné ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. U kapacitných komunikácií je vždy snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Najviac akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtiekajúca z kapacitných komunikácií je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží.</p> <p>Modernizácie (elektrifikácie) železničných tratí môžu mať ďalej nepriamy pozitívny vplyv na zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy produkujúce znečisťujúce látky.</p> <p>V prípade veľkej časti vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe preložiek, rekonštrukcií a modernizácií ciest a železničných tratí plánovaných v rámci realizácie PUM TSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim; stavby veľmi často prekračujú vodné toky alebo vedú v ich bezprostrednej blízkosti a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na stavby Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígeľ; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavica - Pruské – Horovce, Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina, ktoré zasahujú do územia ochranného pásma vodného zdroja a ich technické riešenie je tak nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).</p> <p>Ďalej stavby Preložka cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja, Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá a Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina zasahujú do územia CHVO Strážovské vrchy a Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica do CHVO Beskydy a Javorníky.</p> <p>V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.</p> <p>Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy a uvedených relevantných opatrení očakávať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody, ktorý bude skôr priamy.</p>



Oblasť zmeny	Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry	
Strategický cieľ	Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov	
Špecifický cieľ	Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy	
Relevantné opatrenia	<p>Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke; Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno; Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu; Preložka cesty II/507 pri Zamarovciach; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígeľ; Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína; Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavica - Pruské - Horovce; Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK; Preložka cesty II/507 pri Trenčianskej Turnej; Preložka cesty II/574 pri obci Temeš; Preložky cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou – Nadlice. Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Rekonštrukcia ciest II. a III. tried: Rekonštrukcia cesty č. II/511 Veľké Uherce - Skýcov (km 0,000 - 13,757), Rekonštrukcia cesty č. II/512 Horná Ves - hranica okr. Prievidza/Žarnovica (km 0,000 - 9,558), Rekonštrukcia cesty č. II/516 Trenčianska Teplá - Dežerice (km 0,040 - 25,052), Rekonštrukcia cesty č. II/517 Považská Bystrica (most Orlové) - Domaniža (km 0,000 - 14,470), Rekonštrukcia cesty č. II/579 Hradište - Partizánske (km 0,000 - 7,155), Rekonštrukcia cesty č. II/581 Nové Mesto nad Váhom - Myjava (km 0,000 - 24,243), Zlepšenie dopravnej dostupnosti Myjavská a Horňácka (km 4,768 - 9,200), Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce - hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom - hr. ČR (19,396 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1922 hr. ČR - Červený Kameň (6,400 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1223 hr. ČR - Zemianske Podhradie (6,000 km), Rekonštrukcia cesty č. II/592 Bánovce nad Bebravou - Nadlice (km 0,000 - 12,248), Rekonštrukcia cesty č. II/593 hranica krajov NR/TN - Partizánske (0,000 - 13,413).</p> <p>Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra: rekonštrukcia cesty č. III/1791, rekonštrukcia miestnych komunikácií v Partizánskom, modernizácia cesty I/64 Partizánske – Oslany, modernizácia cesty I/9 Chocholná - Mníchova Lehota, rekonštrukcia cesty III/1773 vrátane mostného objektu, rekonštrukcia ďalších mostných objektov, oprava miestnych komunikácií a ciest III. triedy cez obec Sebedražie, rekonštrukcia cesty III/1775 a rekonštrukcia ďalších ciest III. triedy, Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenie a vyhodnotenie možnosti využitia koridoru (20r) Bratislava – Púchov, Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Upokojuvanie dopravy v obytných častiach mesta; Oprava miestnych komunikácií; Rozvoj dopravnej telematiky</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Poľnohospodárska pôda	-1/0	<p>Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou všetkých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti líniových stavieb. V prípade rekonštrukcií a modernizácií ciest sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu než v prípade preložiek ciest, nových dopravných prepojení, nových obchvatov alebo úplne nových líniových dopravných stavieb.</p> <p>Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Možno však do určitej miery minimalizovať záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany vhodným trasovaním dopravných ciest.</p> <p>Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby), ktoré nemožno úplne vylúčiť.</p> <p>Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Uvedené opatrenia budú mať skôr priamy vplyv.</p>
Lesné pozemky	-1/0	<p>Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou dopravných líniových stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať.</p> <p>Z konkrétnych vyššie uvedených relevantných opatrení sa nezaobíde bez zásahu do lesných pozemkov výstavba Preložky cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke, Preložky cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno, Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja, Cesty III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom – Cígeľ, Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína, Preložky cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová – Kameničany, Preložky cesty II/574 pri obci Temeš, Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá – Myjava a Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Možno tak identifikovať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Uvedené relevantné opatrenia budú mať priamy vplyv.</p>

Oblasť zmeny	Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry	
Strategický cieľ	Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov	
Špecifický cieľ	Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy	
Relevantné opatrenia	<p>Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke; Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno; Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu; Preložka cesty II/507 pri Zamarovciach; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígeľ; Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína; Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavica - Pruské - Horovce; Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK; Preložka cesty II/507 pri Trenčianskej Turnej; Preložka cesty II/574 pri obci Temeš; Preložky cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou – Nadlice. Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Rekonštrukcia ciest II. a III. tried: Rekonštrukcia cesty č. II/511 Veľké Uherce - Skýcov (km 0,000 - 13,757), Rekonštrukcia cesty č. II/512 Horná Ves - hranica okr. Prievidza/Žarnovica (km 0,000 - 9,558), Rekonštrukcia cesty č. II/516 Trenčianska Teplá - Dežerice (km 0,040 - 25,052), Rekonštrukcia cesty č. II/517 Považská Bystrica (most Orlové) - Domaniža (km 0,000 - 14,470), Rekonštrukcia cesty č. II/579 Hradište - Partizánske (km 0,000 - 7,155), Rekonštrukcia cesty č. II/581 Nové Mesto nad Váhom - Myjava (km 0,000 - 24,243), Zlepšenie dopravnej dostupnosti Myjavská a Horňácka (km 4,768 - 9,200), Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce - hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom - hr. ČR (19,396 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1922 hr. ČR - Červený Kameň (6,400 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1223 hr. ČR - Zemianske Podhradie (6,000 km), Rekonštrukcia cesty č. II/592 Bánovce nad Bebravou - Nadlice (km 0,000 - 12,248), Rekonštrukcia cesty č. II/593 hranica krajov NR/TN - Partizánske (0,000 - 13,413).</p> <p>Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra: rekonštrukcia cesty č. III/1791, rekonštrukcia miestnych komunikácií v Partizánskom, modernizácia cesty I/64 Partizánske – Oslany, modernizácia cesty I/9 Chocholná - Mníchova Lehota, rekonštrukcia cesty III/1773 vrátane mostného objektu, rekonštrukcia ďalších mostných objektov, oprava miestnych komunikácií a ciest III. triedy cez obec Sebedražie, rekonštrukcia cesty III/1775 a rekonštrukcia ďalších ciest III. triedy, Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenie a vyhodnotenie možnosti využitia koridoru (20r) Bratislava – Púchov, Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Upokojuvanie dopravy v obytných častiach mesta; Oprava miestnych komunikácií; Rozvoj dopravnej telematiky</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Horninové prostredie	-1/0	<p>Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli v nasledujúcom hodnotení zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií.</p> <p>V rámci nasledujúcich opatrení dôjde k priemetu s územím svahových deformácií: Preložka cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja (SD potenciálna), Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígeľ (SD potenciálna i stabilizovaná), Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína (SD stabilizovaná) a Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína (SD potenciálna). Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom.</p> <p>V nasledujúcich prípadoch možno však identifikovať potenciálne mierne negatívny priamy vplyv na horninové prostredie a zásah konkrétneho opatrenia do horninového prostredia bude nutné preveriť: opatrenie Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa sa nachádza na území CHLÚ Nováky a DP Nováky I.; opatrenie Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina sa nachádza na území CHLÚ Beluša I., CHLÚ Dubnica nad Váhom, DP Beluša I., DP Dubnica nad Váhom, LNN Beckov (úsek TT-TN), LNN Bolešov - Objekt 2 (úsek TN-ŽA), LNN Dubnica n/Váhom - Pažite (úsek TN-ŽA), LNN Dulov I (úsek TN-ŽA), LNN Kočovce - východ (úsek TT-TN), LNN Lednické Rovne - Sigoť (úsek TN-ŽA), LNN Opatová (úsek TN-ŽA), LNN Opatovce (úsek TT-TN), LNN Prejta (úsek TN-ŽA), LNN Zamarovce (úsek TN-ŽA), LNN Za Váhom (úsek TN-ŽA).</p> <p>Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.</p> <p>V tomto prípade tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.</p>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	<p>Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Pre fázu prevádzky je nutné príslušné relevantné opatrenia v podobe rekonštrukcií mostov vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi v mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Ochranu veľkých cicavcov pred stretmi s vozidlami na kapacitných komunikáciách je možné ochrániť realizáciou oplotení.</p> <p>Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke; Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno; Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu; Preložka cesty II/507 pri Zamarovciach; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígeľ; Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína; Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavica - Pruské - Horovce; Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK; Preložka cesty II/507 pri Trenčianskej Turnej; Preložka cesty II/574 pri obci Temeš; Preložky cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou – Nadlice. Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Rekonštrukcia ciest II. a III. tried: Rekonštrukcia cesty č. II/511 Veľké Uherce - Skýcov (km 0,000 - 13,757), Rekonštrukcia cesty č. II/512 Horná Ves - hranica okr. Prievidza/Žarnovica (km 0,000 - 9,558), Rekonštrukcia cesty č. II/516 Trenčianska Teplá - Dežerice (km 0,040 - 25,052), Rekonštrukcia cesty č. II/517 Považská Bystrica (most Orlové) - Domaniža (km 0,000 - 14,470), Rekonštrukcia cesty č. II/579 Hradište - Partizánske (km 0,000 - 7,155), Rekonštrukcia cesty č. II/581 Nové Mesto nad Váhom - Myjava (km 0,000 - 24,243), Zlepšenie dopravnej dostupnosti Myjavská a Horňácka (km 4,768 - 9,200), Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce - hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom - hr. ČR (19,396 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1922 hr. ČR - Červený Kameň (6,400 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1223 hr. ČR - Zemianske Podhradie (6,000 km), Rekonštrukcia cesty č. II/592 Bánovce nad Bebravou - Nadlice (km 0,000 - 12,248), Rekonštrukcia cesty č. II/593 hranica krajov NR/TN - Partizánske (0,000 - 13,413).</p> <p>Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra: rekonštrukcia cesty č. III/1791, rekonštrukcia miestnych komunikácií v Partizánskom, modernizácia cesty I/64 Partizánske – Oslany, modernizácia cesty I/9 Chocholná - Mníchova Lehota, rekonštrukcia cesty III/1773 vrátane mostného objektu, rekonštrukcia ďalších mostných objektov, oprava miestnych komunikácií a ciest III. triedy cez obec Sebedražie, rekonštrukcia cesty III/1775 a rekonštrukcia ďalších ciest III. triedy, Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenie a vyhodnotenie možnosti využitia koridoru (20r) Bratislava – Púchov, Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Upokojujúce dopravy v obytných častiach mesta; Oprava miestnych komunikácií; Rozvoj dopravnej telematiky</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Krajina	-1/0	<p>V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza obecné k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosiluje sa a prehľbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácia krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priepustnosť krajiny pre živočíchy (i pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a častokrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať i výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny.</p> <p>Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia komunikácie a pod.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude nutné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz.</p> <p>Možno tak identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na krajinu.</p>

Oblasť zmeny	Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry	
Strategický cieľ	Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov	
Špecifický cieľ	Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy	
Relevantné opatrenia	<p>Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke; Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno; Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu; Preložka cesty II/507 pri Zamarovciach; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígeľ; Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína; Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavica - Pruské - Horovce; Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK; Preložka cesty II/507 pri Trenčianskej Turnej; Preložka cesty II/574 pri obci Temeš; Preložky cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou – Nadlice. Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Rekonštrukcia ciest II. a III. tried: Rekonštrukcia cesty č. II/511 Veľké Uherce - Skýcov (km 0,000 - 13,757), Rekonštrukcia cesty č. II/512 Horná Ves - hranica okr. Prievidza/Žarnovica (km 0,000 - 9,558), Rekonštrukcia cesty č. II/516 Trenčianska Teplá - Dežerice (km 0,040 - 25,052), Rekonštrukcia cesty č. II/517 Považská Bystrica (most Orlové) - Domaniža (km 0,000 - 14,470), Rekonštrukcia cesty č. II/579 Hradište - Partizánske (km 0,000 - 7,155), Rekonštrukcia cesty č. II/581 Nové Mesto nad Váhom - Myjava (km 0,000 - 24,243), Zlepšenie dopravnej dostupnosti Myjavská a Horňácka (km 4,768 - 9,200), Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce - hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom - hr. ČR (19,396 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1922 hr. ČR - Červený Kameň (6,400 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1223 hr. ČR - Zemianske Podhradie (6,000 km), Rekonštrukcia cesty č. II/592 Bánovce nad Bebravou - Nadlice (km 0,000 - 12,248), Rekonštrukcia cesty č. II/593 hranica krajov NR/TN - Partizánske (0,000 - 13,413).</p> <p>Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra: rekonštrukcia cesty č. III/1791, rekonštrukcia miestnych komunikácií v Partizánskom, modernizácia cesty I/64 Partizánske – Oslany, modernizácia cesty I/9 Chocholná - Mníchova Lehota, rekonštrukcia cesty III/1773 vrátane mostného objektu, rekonštrukcia ďalších mostných objektov, oprava miestnych komunikácií a ciest III. triedy cez obec Sebedražie, rekonštrukcia cesty III/1775 a rekonštrukcia ďalších ciest III. triedy, Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenie a vyhodnotenie možnosti využitia koridoru (20r) Bratislava – Púchov, Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Upokojujúce dopravy v obytných častiach mesta; Oprava miestnych komunikácií; Rozvoj dopravnej telematiky</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. Potenciálne mierne negatívny vplyv či nutnosť primeraného posúdenia vo fáze projektu možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: Preložka cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja, ktoré prechádza CHVÚ Malá Fatra, Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína pretínajúca ÚEV Váh pri Zamarovciach, Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu leží rovnako v tesnej blízkosti ÚEV Váh pri Zamarovciach, Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK leží v CHKO Biele Karpaty a Preložka cesty II/574 pri obci Temeš leží na území CHVÚ Strážovské vrchy a zároveň možno predpokladať ich potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Strážovské vrchy, ÚEV Rokoš a ÚEV Kňazí stôl. Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá – Myjava, ktoré je v strete s CHKO Biele Karpaty (trasa vedená po hranici CHKO), s CHKO Malé Karpaty a s ÚEV Čachtické Karpaty (trasa vedená po hranici); Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina vedie územím PR Beckovské Skalice, ÚEV Beckovské Skalice, ÚEV Váh pri Zamarovciach a v tesnej blízkosti CHVÚ Dubnické štrkovisko. Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke môže predstavovať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Vtáčnik a ÚEV Rokoš. Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina ďalej môže predstavovať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Strážovské vrchy, ÚEV Čertov, ÚEV Javornický hrebeň a EVL Beskydy. Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá ďalej môže znamenať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Strážovské vrchy, ÚEV Čertov, ÚEV Javornický hrebeň a EVL Beskydy. Pri Optimalizácii železničnej trate Prievidza – Jelšovce možno predpokladať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Vtáčnik a ÚEV Rokoš.</p> <p>Všetky zámery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti bude nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný stret s riešenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv.</p> <p>V prípade stretov stavieb z relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p> <p>Celkovo tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>

Oblasť zmeny	Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry	
Strategický cieľ	Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov	
Špecifický cieľ	Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy	
Relevantné opatrenia	<p>Preložka cesty I/61 v Trenčíne; Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke; Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno; Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja; Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu; Preložka cesty II/507 pri Zamarovciach; Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cígeľ; Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína; Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína; Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom; Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany; Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavica - Pruské - Horovce; Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK; Preložka cesty II/507 pri Trenčianskej Turnej; Preložka cesty II/574 pri obci Temeš; Preložky cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou – Nadlice. Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Rekonštrukcia ciest II. a III. tried: Rekonštrukcia cesty č. II/511 Veľké Uherce - Skýcov (km 0,000 - 13,757), Rekonštrukcia cesty č. II/512 Horná Ves - hranica okr. Prievidza/Žarnovica (km 0,000 - 9,558), Rekonštrukcia cesty č. II/516 Trenčianska Teplá - Dežerice (km 0,040 - 25,052), Rekonštrukcia cesty č. II/517 Považská Bystrica (most Orlové) - Domaniža (km 0,000 - 14,470), Rekonštrukcia cesty č. II/579 Hradište - Partizánske (km 0,000 - 7,155), Rekonštrukcia cesty č. II/581 Nové Mesto nad Váhom - Myjava (km 0,000 - 24,243), Zlepšenie dopravnej dostupnosti Myjavská a Horňácka (km 4,768 - 9,200), Rekonštrukcia cesty č. II/500 Vrbovce - hr. ČR a rekonštrukcia cesty č. II/499 Brezová pod Bradlom - hr. ČR (19,396 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1922 hr. ČR - Červený Kameň (6,400 km), Rekonštrukcia cesty č. III/1223 hr. ČR - Zemianske Podhradie (6,000 km), Rekonštrukcia cesty č. II/592 Bánovce nad Bebravou - Nadlice (km 0,000 - 12,248), Rekonštrukcia cesty č. II/593 hranica krajov NR/TN - Partizánske (0,000 - 13,413).</p> <p>Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra: rekonštrukcia cesty č. III/1791, rekonštrukcia miestnych komunikácií v Partizánskom, modernizácia cesty I/64 Partizánske – Oslany, modernizácia cesty I/9 Chocholná - Mníchova Lehota, rekonštrukcia cesty III/1773 vrátane mostného objektu, rekonštrukcia ďalších mostných objektov, oprava miestnych komunikácií a ciest III. triedy cez obec Sebedražie, rekonštrukcia cesty III/1775 a rekonštrukcia ďalších ciest III. triedy, Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenie a vyhodnotenie možnosti využitia koridoru (20r) Bratislava – Púchov, Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Upokojuvanie dopravy v obytných častiach mesta; Oprava miestnych komunikácií; Rozvoj dopravnej telematiky</p> <p>Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zemin. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza u nasledujúceho opatrenia ku stretu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude nutné preveriť: na trase opatrenia Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina sa nachádza skládka odpadov Dubnica nad Váhom - Lúštek, pravdepodobná environmentálna záťaž Borčice - neriadená skládka TKO - štrkové jamy, pravdepodobná environmentálna záťaž Dulov - skládka TKO - štrkové jamy.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>V tejto chvíli možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení.</p> <p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
Záver	Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora osvetových kampaní zvyšujúcich bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky so zameraním na najzraniteľnejšiu časť – deti a chodcov</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy, Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky, Podpora dopravnej výchovy detí, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Propagácia udržateľnej mestskej mobility, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy, bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách. Vzhľadom k tomu, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na kvalitu ovzdušia a klímy, bol tak identifikovaný potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Hluk a vibrácie	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy, bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách. Vzhľadom k tomu, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie, bol tak identifikovaný potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy, bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách. Môže tak dôjsť k zníženiu zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečisteniu ovzdušia. Vzhľadom k tomu, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na verejné zdravie obyvateľov, bol tak identifikovaný potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Voda	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá vplyv na vodný režim. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá záber poľnohospodárskej pôdy. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá záber lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredia	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Z hľadiska flóry sa predpokladá zanedbateľný/nulový vplyv, keďže uvedené relevantné opatrenia sú tzv. mäkké opatrenia PUM TSK a nepredstavujú zásah do prírodného prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, u ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv..
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia a teda ani do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv na uvedené lokality.
Odpady/environmentálne záťaž	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik nových spevnených plôch a pod. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaž.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológie	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do území s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry
Strategický cieľ		Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov
Špecifický cieľ		Budovanie oddelených trás pre cyklistickú dopravu
Relevantné opatrenia		Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK - Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra územím Trenčianskeho kraja od Hornej Stredy (hranica s Trnavským samosprávnym krajom) až po Plevník-Drieňové (hranica so Žilinským samosprávnym krajom). Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany; úsek: Zemianske Kostofany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Slnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre; dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Naplňovanie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy ; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	0/+1	Dobudovanie súvislej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť ku zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete cyklotrás, a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo pozitívne prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku dobudovaniu súvislej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení môže prispieť ku zvýšeniu podielu cyklistickej a pešej dopravy a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo môže viesť ku zníženiu hlukovej záťaže a vibrácií v dotknutých mestách a obciach. Možno tak identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty priamy potenciálne významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Zvýšenie využitia pešej a cyklistickej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy bude mať potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierny až významne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je i prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, siete cyklotrás. Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde obecné ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. V prípade cyklotrás plánovaných v rámci realizácie PUM TSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim u realizácie takmer všetkých vyššie uvedených opatrení; tieto stavby prekračujú vodné toky alebo vedú v ich tesnej blízkosti pozdĺž. Možný vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením cyklotrás v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možný zásah cyklotrás do územia ochranných pásiem vodných zdrojov, kde technické riešenie cyklotrasy bude nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Jedná sa konkrétne napr. o opatrenie časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Slnie - hranica SR/ČR; úsek: Prievidza – Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre a Dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR. Niektoré opatrenia zasahujú rovnako do chránených vodohospodárskych oblastí – napr. Ilava – Valaská Belá – Nováky do CHVO Strážovské vrchy; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR a Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR do CHVO Beskydy a Javorníky. Rovnako opatrenie Dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR zasahuje do CHVO Beskydy a Javorníky. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou všetkých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti stavieb. V prípade výstavby cyklo magistrál a ich napojení sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia vo významne menšom rozsahu než napríklad v prípade výstavby nových dopravných stavieb líniového charakteru, nových obchvatov alebo železničných koridorov. Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení cyklo magistrál sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno však do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných ciest. Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny	Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry	
Strategický cieľ	Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov	
Špecifický cieľ	Budovanie oddelených trás pre cyklistickú dopravu	
Relevantné opatrenia	<p>Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK - Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra územím Trenčianskeho kraja od Hornej Stredy (hranica s Trnavským samosprávnym krajom) až po Plevník-Drieňové (hranica so Žilinským samosprávnym krajom).</p> <p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostoľany; úsek: Zemianske Kostoľany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Srnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre; dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR</p> <p>Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Napĺňanie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás</p> <p>Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou nových cyklotrás ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredia	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli v nasledujúcom hodnotení zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. U časti relevantných opatrení je možno z dôvodu neidentifikovaného stretu trasy s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia určiť nulový vplyv. Možný negatívny vplyv je nutné preveriť u cyklotrás: úsek Partizánske - Zemianske Kostoľany (CHLÚ Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany I., OVL Malé Kršteňany); úsek Hranica NSK – Partizánske (LNN Chynorany II štrkopiesky); úsek Prievidza – Handlová (LNN Brusno); Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR (DP Lúky pod Makytou, neťažené ložiská - stavebný kameň); Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre (LNN Chynorany II, LNN Brusno, CHLÚ Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany I., OVL Malé Kršteňany). Celý rad navrhnutých opatrení ďalej prechádza územiami svahových deformácií, pričom aktívne svahové deformácie sa týkajú napr. cyklotrás úsek Zemianske Kostoľany – Prievidza; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; úsek: Prievidza – Handlová; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre a Dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom. Stavby vymedzené cez územia aktívnych svahových deformácií bude nutné na úrovni projektov trasovať pokiaľ možno mimo tieto územia. Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod. V tomto prípade tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe výstavby cyklotrás predstavuje zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	V súvislosti s uvedenými opatreniami sa nepredpokladá významné ovplyvnenie krajiny. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv na krajinu.



Oblasť zmeny	Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry	
Strategický cieľ	Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov	
Špecifický cieľ	Budovanie oddelených trás pre cyklistickú dopravu	
Relevantné opatrenia	<p>Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK - Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra územím Trenčianskeho kraja od Hornej Stredy (hranica s Trnavským samosprávnym krajom) až po Plevník-Drieňové (hranica so Žilinským samosprávnym krajom).</p> <p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany; úsek: Zemianske Kostofany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Slnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre; dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR</p> <p>Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Naplnenie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás</p> <p>Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami.</p> <p>Potenciálne mierne negatívny vplyv či nutnosť primeraného posúdenia možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: cyklotrasa úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany sa okrajovo dotýka PR Veľký vrch; cyklotrasa „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km sa nachádza v bezprostrednej blízkosti PR Zamarovské jamy; cyklotrasa Horné Slnie - hranica SR/ČR vedie cez územie CHKO Biele Karpaty a ÚEV Vlára; cyklotrasa Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR sa dotýka CHKO Malé Karpaty, CHKO Biele Karpaty a ÚEV Pavúkov jarok; cyklotrasa Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR vedie cez CHKO Biele Karpaty a dotýka sa ÚEV Holubyho kopanice; cyklotrasa Ilava – Valaská Belá – Nováky vedie cez PR Pod Homôľkou, PR Prielom Nitrice, ÚEV Baské, CHVÚ Strážovské vrchy a dotýka sa ÚEV Strážovské vrchy; cyklotrasa Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR vedie cez CHKO Kysuce a okrajovo tiež cez ÚEV Čertov; Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá vedie cez PP Nitrica; cyklotrasa na Hornej Nitre vedie cez PR Veľký vrch; cyklotrasa Dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR vedie cez CHKO Biele Karpaty, CHKO Malé Karpaty (okrajovo), CHKO Kysuce, PR Veľký vrch, PR Zamarovské jamy, ÚEV Vlára, ÚEV Čertov (okrajovo) a rovnako v bezprostrednej blízkosti ÚEV Pavúkov jarok a ÚEV Holubyho kopanice.</p> <p>Všetky zámery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti bude nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa alebo identifikovaný stret s riešenými lokalitami.</p> <p>V prípade stretov cyklotrás z vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na uvedené lokality.</p>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade výstavby cyklotrás budú vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu bude možné využiť k terénnym úpravám. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv cyklotrás, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR boli identifikované v rámci realizácie nasledujúcich opatrení možné územné strety s niektorou envirozáťažou, ktoré bude nutné preveriť : cyklotrasa úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany a cyklotrasa na Hornej Nitre sú v styku s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Bystričany - ENO - dočasné odkalisko; cyklotrasa Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR je okrajovo v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou SAD Trenčín - prevádzka Myjava; cyklotrasa Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Trenčín - Letecké opravovne, Bánovce nad Bebravou - ČS PHM Slovnaft a v blízkosti Žabokreky nad Nitrou - ČS PHM Slovnaft; cyklotrasa Ilava – Valaská Belá – Nováky je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Ilava - ČS PHM Ilava a Valaská Belá - ČS PHM Slovnaft; cyklotrasa Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Lazy pod Makytou - skládka Panština; cyklotrasa Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec) je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Prievidza - ČS PHM Necpaly a Nitrianske Pravno - ČS PHM, PM Nitrianske Pravno; cyklotrasa Dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou SAD Trenčín - prevádzka Myjava, Bystričany - ENO - dočasné odkalisko a Lazy pod Makytou - skládka Panština.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Budovanie oddelených trás pre cyklistickú dopravu</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK - Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra územím Trenčianskeho kraja od Hornej Stredy (hranica s Trnavským samosprávnym krajom) až po Plevník-Drieňové (hranica so Žilinským samosprávnym krajom).</p> <p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany; úsek: Zemianske Kostofany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Srnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre; dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR</p> <p>Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Naplnenie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás</p> <p>Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení.</p> <p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie okrem dvoch opatrení – cyklotrasy Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec) a Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice) sa nachádza v pamiatkovej zóne Nitrianske Pravno.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti tak bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný.</p>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Rozšírenie zón s obmedzenou rýchlosťou (obytné zóny, zóny 30)</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Upokojovanie dopravy v obytných častiach mesta Manager mobility	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	+1/+2	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa možno predpokladať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu.
Hluk a vibrácie	+1/+2	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa možno predpokladať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na hluk a vibrácie.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Naplnením špecifického cieľa tak možno predpokladať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov.
Voda	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do vodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredia	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, u ktorých nemožno predpokladať zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, u ktorých nemožno predpokladať zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, u ktorých nemožno predpokladať zásah do uvedených lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Odpady/environmentálne záťaž	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá vznik odpadov, ani zásah do lokalít environmentálnych záťaží. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do kultúrnych/historických pamiatok, ani do archeologických lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou
Strategický cieľ		Podpora vzniku integrovaného dopravného systému
Špecifický cieľ		Integrácia železničnej a autobusovej dopravy
Relevantné opatrenia		Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Možnosť vytvorenia spoločného IDS so Žilinským samosprávnym krajom. Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride) Prestupné uzly a terminály VHD Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	-1/+2	Základná podmienka naplnenia špecifického cieľa zvýšenie integrácie železničnej a verejnej dopravy je kvalitná cestná a železničná sieť, t.j. sieť v podobe konkrétnych relevantných opatrení vyhodnotených v rámci oblasti zmeny Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba, vid' vyššie v kapitole IV. tejto správy. V obecnej rovine môže realizácia týchto opatrení teoreticky prispieť k optimalizácii a hospodárnosti využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým ku zníženiu podielu znečisťujúcich látok emitovaných verejnou dopravou a k celkovému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Hluk a vibrácie	-1/+2	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa Integrácie železničnej a verejnej dopravy v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka optimálnej kombinácii všetkých druhov verejnej dopravy a vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu hlukovej záťaže v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	Špecifický cieľ Integrácie železničnej a verejnej dopravy v zmysle optimalizácie vedenia liniek a trás môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy (vďaka ich optimalizácii a integrácii) na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generované automobilovou dopravou. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok a hlukovej záťaže v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných stavieb väčšieho rozsahu. Väčšina vyššie navrhnutých relevantných opatrení nie je líniového charakteru alebo sa jedná o mäkké/všeobecné opatrenia, čo už značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd, napr. všetky opatrenia zahrňujúce výstavbu parkovísk typu P+R (Park and Ride). Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Najviac akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TSK sa neočakáva významnejšie riziko pre vodný režim, najviac v každom jednotlivom prípade je vplyv na vody možné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja a do územia chránenej vodohospodárskej oblasti (opatrenie TIOP Lúky pod Makytou zasahuje do OPVZ i do CHVO Beskydy a Javorníky). V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb so zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti dopravných stavieb. V prípade parkovísk typu P+R (Park and Ride) sa predpokladá určitý zásah do pôdneho prostredia. V prípade výstavby TIOP sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia rovnako. Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno však do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov. Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny		Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou
Strategický cieľ		Podpora vzniku integrovaného dopravného systému
Špecifický cieľ		Integrácia železničnej a autobusovej dopravy
Relevantné opatrenia		Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Možnosť vytvorenia spoločného IDS so Žilinským samosprávnym krajom. Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride) Prestupné uzly a terminály VHD Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Lesné pozemky	0	Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou uvedených dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov nebol u vyššie uvedených relevantných opatrení identifikovaný. Prípadnú mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie u jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredia	0	Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. U vyššie uvedených relevantných opatrení špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti ich lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Väčšina navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrenia parkovísk, TIOP, prestupné uzly a terminály VHD. Prípadné vplyvy jednotlivých relevantných opatrení je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných stavieb dochádza obecné k estetickému ovplyvneniu krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu parkovísk, TIOP, prestupných uzlov a terminálov VHD nebude dochádzať k nežiaducej fragmentácii krajiny, ktoré je inak typickým negatívnym sprievodným javom líniových stavieb vo voľnej krajine. Prípadné negatívne dopady na krajinu možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami. Na základe vyššie uvedeného je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný. Konečnú mieru vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. Vyššie uvedené navrhnuté opatrenia nemajú líniový charakter a nachádzajú sa na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný stret s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný. V súvislosti so žiadnym relevantným opatrením špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný stret s riešenými lokalitami a možno preto identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv. TIOP Kostolná-Záriečie sa nachádza v tesnej blízkosti ÚEV Prepadlisko, a preto je nutné spracovať primerané posúdenie vo fáze projektu. V každom prípade, všetky zámery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti je nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. Prípadný stret vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES (i mestskými) a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť vhodným technickým riešením stavieb a realizáciou sprievodných opatrení. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora vzniku integrovaného dopravného systému</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Integrácia železničnej a autobusovej dopravy</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Možnosť vytvorenia spoločného IDS so Žilinským samosprávnym krajom.</p> <p>Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)</p> <p>Prestupné uzly a terminály VHD</p> <p>Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava</p> <p>Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá</p> <p>Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade realizácie vyššie uvedených opatrení budú tieto vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií a železničných tratí, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nedochádza u vyššie uvedených opatrení k územnému stretu s envirozáťažou.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení.</p> <p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou
Strategický cieľ		Podpora vzniku integrovaného dopravného systému
Špecifický cieľ		Zavedenie tarifnej a časovej integrácie mestskej a prímestskej autobusovej a železničnej dopravy
Relevantné opatrenia		Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride) Prestupné uzly a terminály VHD, dobudovanie zastávok MHD v území Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá Rozvoj dopravnej telematiky, Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility, Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	-1/+2	Základná podmienka naplnenia špecifického cieľa Zavedenie tarifnej a časovej integrácie mestskej a prímestskej autobusovej a železničnej dopravy je kvalitná cestná a železničná sieť, t.j. sieť v podobe konkrétnych relevantných opatrení vyhodnotených v rámci oblasti zmeny Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou, ktorá v súčasnosti chýba, vid' vyššie v kapitole IV. tejto správy. V obecnej rovine môže realizácia týchto opatrení teoreticky prispieť k optimalizácii a hospodárnosti využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým ku zníženiu podielu znečisťujúcich látok emitovaných verejnou dopravou a k celkovému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Hluk a vibrácie	-1/+2	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa integrácie železničnej a verejnej dopravy v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka optimálnej kombinácii všetkých druhov verejnej dopravy a vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu hlukovej záťaže v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	Špecifický cieľ Zavedenie tarifnej a časovej integrácie mestskej a prímestskej autobusovej a železničnej dopravy môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy (vďaka ich optimalizácii a integrácii) na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generované automobilovou dopravou. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok a hlukovej záťaže v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných stavieb väčšieho rozsahu. Väčšina vyššie navrhnutých relevantných opatrení nie je líniového charakteru alebo sa jedná o mäkké/všeobecné opatrenia, čo už značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd, napr. všetky opatrenia zahrňujúce výstavbu parkovísk typu P+R (Park and Ride). Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Najviac akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TSK sa neočakáva významnejšie riziko pre vodný režim, najviac v každom jednotlivom prípade je vplyv na vody možné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja a do územia chránenej vodohospodárskej oblasti (opatrenie TIOP Lúky pod Makytou zasahuje do OPVZ i do CHVO Beskydy a Javorníky). V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti uvedených dopravných stavieb. V prípade parkovísk typu P+R (Park and Ride) sa predpokladá určitý zásah do pôdneho prostredia. V prípade výstavby TIOP sa predpokladá rovnako zásah do pôdneho prostredia. Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno však do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov. Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou uvedených dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov nebol u vyššie uvedených relevantných opatrení identifikovaný. Prípadnú mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie u jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny		Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou
Strategický cieľ		Podpora vzniku integrovaného dopravného systému
Špecifický cieľ		Zavedenie tarifnej a časovej integrácie mestskej a prímestskej autobusovej a železničnej dopravy
Relevantné opatrenia	<p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia.</p> <p>P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)</p> <p>Prestupné uzly a terminály VHD, dobudovanie zastávok MHD v území</p> <p>Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava</p> <p>Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá</p> <p>Rozvoj dopravnej telematiky, Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility, Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Horninové prostredia	0	<p>Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií.</p> <p>U vyššie uvedených relevantných opatrení špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti ich lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv.</p> <p>Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.</p>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	<p>Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby.</p> <p>Väčšina navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrenia parkovísk, TIOP, prestupné uzly a terminály VHD.</p> <p>Prípadné vplyvy jednotlivých relevantných opatrení je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.</p>
Krajina	-1/0	<p>V dôsledku realizácie dopravných stavieb dochádza obecné k estetickému ovplyvneniu krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu parkovísk, TIOP, prestupných uzlov a terminálov VHD nebude dochádzať k nežiaducej fragmentácii krajiny, ktoré je inak typickým negatívnym sprievodným javom líniových stavieb vo voľnej krajine.</p> <p>Prípadné negatívne dopady na krajinu možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami.</p> <p>Na základe vyššie uvedeného je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami.</p> <p>Vyššie uvedené navrhnuté opatrenia nemajú líniový charakter a nachádzajú sa na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný stret s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný.</p> <p>V súvislosti so žiadnym relevantným opatrením špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný stret s riešenými lokalitami a možno preto identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv. TIOP Kostolná-Záriečie sa nachádza v tesnej blízkosti ÚEV Prepadlisko, a preto je nutné spracovať primerané posúdenie vo fáze projektu.</p> <p>V každom prípade, všetky zámery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti je nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>Prípadný stret vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES (i mestskými) a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť vhodným technickým riešením stavieb a realizáciou sprievodných opatrení.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.</p>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade realizácie vyššie uvedených opatrení budú tieto vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv dopravných stavieb (TIOP, P+R), s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nedochádza u vyššie uvedených opatrení k územnému stretu s envirozáťažou.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora vzniku integrovaného dopravného systému</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Zavedenie tarifnej a časovej integrácie mestskej a prímestskej autobusovej a železničnej dopravy</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia.</p> <p>P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)</p> <p>Prestupné uzly a terminály VHD, dobudovanie zastávok MHD v území</p> <p>Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava</p> <p>Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá</p> <p>Rozvoj dopravnej telematiky, Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility, Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení.</p> <p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	



<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora vzniku integrovaného dopravného systému</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Vybudovanie informačného systému pre systém IDS (online, aplikácie)</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Rozvoj dopravnej telematiky, Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách. Uplatnením tohto špecifického cieľa tak možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí, keďže sa jedná o vplyv skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa tak možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie z dopravy v jednotlivých mestách a obciach, keďže sa jedná o vplyv skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách. Môže tak dôjsť k zníženiu zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečisteniu ovzdušia. U tohto špecifického cieľa možno tak predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov, keďže sa jedná o vplyv skôr nepriamy.
Voda	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do vodného prostredia.
Poľnohospodárska pôda	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na poľnohospodársku pôdu.
Lesné pozemky	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredia	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv krajinu.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na uvedené chránené lokality.
Odpady/environmentálne záťaž	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik nových spevnených plôch a pod. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaž
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do území s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou
Strategický cieľ		Zvýšenie kvality verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy
Špecifický cieľ		Dodržiavanie presnosti cestovných poriadkov, zaistenie nadväznosti spojov
Relevantné opatrenia		Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Prestupné uzly a terminály VHD, dobudovanie zastávok MHD v území Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá Rozvoj dopravnej telematiky, Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility, Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	-1/+1	V obecnej rovine môže realizácia týchto opatrení teoreticky prispieť k optimalizácii a hospodárnosti využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým ku zníženiu podielu znečisťujúcich látok emitovaných verejnou dopravou a k celkovému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Hluk a vibrácie	-1/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka optimálnej kombinácii všetkých druhov verejnej dopravy a vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu hlukovej záťaže v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	Špecifický cieľ môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy (vďaka ich optimalizácii a integrácii) na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generované automobilovou dopravou. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok a hlukovej záťaže v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných stavieb väčšieho rozsahu. Väčšina vyššie navrhnutých relevantných opatrení nie je líniového charakteru alebo sa jedná o mäkké/všeobecné opatrenia, čo už značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd, napr. všetky opatrenia zahrňujúce výstavbu parkovísk typu P+R (Park and Ride). Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Najviac akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TSK sa neočakáva významnejšie riziko pre vodný režim, najviac v každom jednotlivom prípade je vplyv na vody možné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja a do územia chránenej vodohospodárskej oblasti (opatrení TIOP Lúky pod Makytou zasahuje do OPVZ i do CHVO Beskydy a Javorníky). V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti uvedených dopravných stavieb. V prípade parkovísk typu P+R (Park and Ride) sa predpokladá určitý zásah do pôdneho prostredia. V prípade výstavby TIOP sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný. Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno však do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov. Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou uvedených dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov nebol u vyššie uvedených relevantných opatrení identifikovaný. Prípadnú mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie u jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny		Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou
Strategický cieľ		Zvýšenie kvality verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy
Špecifický cieľ		Dodržiavanie presnosti cestovných poriadkov, zaistenie nadväznosti spojov
Relevantné opatrenia		Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Prestupné uzly a terminály VHD, dobudovanie zastávok MHD v území Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá Rozvoj dopravnej telematiky, Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility, Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Horninové prostredia	0	Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. U vyššie uvedených relevantných opatrení špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti ich lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Väčšina navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrenia parkovísk, TIOP, prestupné uzly a terminály VHD. Prípadné vplyvy jednotlivých relevantných opatrení je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných stavieb dochádza obecné k estetickému ovplyvneniu krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu parkovísk, TIOP, prestupných uzlov a terminálov VHD nebude dochádzať k nežiaducej fragmentácii krajiny, ktoré je inak typickým negatívnym sprievodným javom líniových stavieb vo voľnej krajine. Prípadné negatívne dopady na krajinu možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami. Na základe vyššie uvedeného je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný. Konečnú mieru vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. Vyššie uvedené navrhnuté opatrenia nemajú líniový charakter a nachádzajú sa na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný stret s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný. V súvislosti so žiadnym relevantným opatrením špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný stret s riešenými lokalitami a možno preto identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv. TIOP Kostolná-Záriečie sa nachádza v tesnej blízkosti ÚEV Prepadlisko, a preto je nutné spracovať primerané posúdenie vo fáze projektu. V každom prípade, všetky zábery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti je nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranou o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. Prípadný stret vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES (i mestskými) a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť vhodným technickým riešením stavieb a realizáciou sprievodných opatrení. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade realizácie vyššie uvedených opatrení budú tieto vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií a železničných tratí, s ktorými bude rovnako nakladané súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nedochádza u vyššie uvedených opatrení k územnému stretu s envirozáťažou. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie kvality verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Dodržiavanie presnosti cestovných poriadkov, zaistenie nadväznosti spojov</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Prestupné uzly a terminály VHD, dobudovanie zastávok MHD v území Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá Rozvoj dopravnej telematiky, Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility, Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie kvality verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Zvýšenie podielu bezbariérových vozidiel a kvality vozového parku (cestné, železničné)</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	dobudovanie zastávok MHD v území, Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá významné ovplyvnenie ovzdušia a klímy. Nákup a modernizácia vozidlového parku však môže mať nepriamy potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	V súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom sa nepredpokladá významné ovplyvnenie hlukovej situácie a vibrácií. Nákup a modernizácia vozidlového parku však môže mať nepriamy potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1	V súvislosti s modernizáciou vozového parku verejnej osobnej dopravy možno predpokladať nepriamy potenciálne mierne pozitívny vplyv na obyvateľov.
Voda	0	V súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom sa nepredpokladá ovplyvnenie vodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, u ktorých nemožno predpokladať zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, u ktorých nemožno predpokladať zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredia	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na horninové prostredie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, u ktorých nemožno predpokladať zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na krajinu. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, u ktorých nemožno predpokladať zásah do uvedených lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Odpady/environmentálne záťaž	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá vznik odpadov, ani zásah do lokalít environmentálnych záťaž. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do kultúrnych/historických pamiatok, ani do archeologických lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora rozvoja bikesharingu</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém, Doplnovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Naplnovanie cyklogenerelu; Realizácia rekreačných cyklotrás Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy ; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Kampaň na podporu jednotlivých akcií; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Webové aplikácie a informačné portály; Manager mobility	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže zaistiť pokles individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách a bude mať pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí, keďže sa jedná o vplyv skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže zaistiť pokles individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách a bude mať pozitívny vplyv na uvedené charakteristiky životného prostredia. U tohto špecifického cieľa možno predpokladať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie z dopravy v jednotlivých mestách a obciach, keďže sa jedná o vplyv skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Špecifický cieľ bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa zaistí pokles individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách a bude mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, resp. bude mať vplyv na zníženie zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečisteniu ovzdušia. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny až významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Môže sa jednáť o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu Bike sharing systém na území miest irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je i u poľnohospodárskej pôdy možné hodnotenie vplyvu s ohľadom na vyššie navrhnuté opatrenia typu budovanie Bike sharing systémov na území miest považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu Bike sharing systém na území miest irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredia	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovanie Bike sharing systémov na území miest irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovanie Bike sharing systémov na území miest irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv rovnako vyhodnotený ako nulový, keďže hodnotenie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovanie Bike sharing systémov na území miest irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovanie Bike sharing systémov na území miest irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/environmentálne záťaž	0	V priebehu realizácie relevantných opatrení možno očakávať vznik bežných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky Bike sharing systémov na území miest možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv možno označiť za zanedbateľný.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	V súvislosti s podporou vzniku bikesharingu možno predpokladať zanedbateľný vplyv na uvedené charakteristiky.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Zlepšenie možnosti prepravy bicyklov v prostriedkoch verejnej dopravy, najmä železničnej</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<i>Jedná sa o špecifický cieľ, ktorý nie je v rámci PUM TSK bližšie spresnený návrhom konkrétnych opatrení.</i>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia uvedených relevantných opatrení môže prispieť ku zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Realizácia uvedených relevantných opatrení môže prispieť ku zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo môže viesť ku zníženiu hlukovej záťaže a vibrácií v dotknutých mestách a obciach. Možno tak identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty priamy potenciálne významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Zvýšenie využitia cyklistickej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy bude mať potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov.
Voda	0	V súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom sa nepredpokladá ovplyvnenie vodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	V súvislosti s naplnením uvedeného špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	V súvislosti s naplnením uvedeného špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredia	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na horninové prostredie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	V súvislosti s naplnením uvedeného špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na krajinu. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	V súvislosti s naplnením uvedeného špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do uvedených lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Odpady/environmentálne záťaže	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá vznik odpadov, ani zásah do lokalít environmentálnych záťaží. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do kultúrnych/historických pamiatok, ani do archeologických lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Integrácia cyklodopravy s inými formami dopravy, najmä verejnej</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	B+R (Bike and Ride) Prestupné uzly a terminály VHD Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Naplňovanie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy ; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia uvedených relevantných opatrení môže prispieť ku zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejavíť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Realizácia uvedených relevantných opatrení môže prispieť ku zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo môže viesť ku zníženiu hlukovej záťaže a vibrácií v dotknutých mestách a obciach. Možno tak identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty priamy potenciálne významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Zvýšenie využitia cyklistickej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy bude mať potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov.
Voda	0	V súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom sa nepredpokladá ovplyvnenie vodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	V súvislosti s naplnením uvedeného špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	V súvislosti s naplnením uvedeného špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredia	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na horninové prostredie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	V súvislosti s naplnením uvedeného špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na krajinu. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	V súvislosti s naplnením uvedeného špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do uvedených lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Odpady/environmentálne záťaž	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá vznik odpadov, ani zásah do lokalít environmentálnych záťaží. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do kultúrnych/historických pamiatok, ani do archeologických lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou
Strategický cieľ		Podpora vyššieho využitia pešej dopravy
Špecifický cieľ		Zvyšovanie kvality siete trás pre pešiu dopravu v mestách
Relevantné opatrenia		Dobudovanie peších trás v území; rozšírenie a úprava pešej zóny; optimalizácia peších trás v území; Bezpečné priechody Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ Zvyšovania kvality siete trás pre pešiu dopravu v mestách v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení nebude mať priamy negatívny či pozitívny vplyv na zmenu ovzdušia/klímy v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli na strane jednej prispieť ku zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane rozšírenia peších zón a ďalších nadväzujúcich prvkov a na druhej strane teda ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý bude skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Podobne ako v prípade vplyvov na ovzdušie a klímu nebude mať špecifický cieľ Zvyšovania kvality siete trás pre pešiu dopravu v mestách v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení priamy negatívny či pozitívny vplyv na zmenu fyzikálnych faktorov v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli prispieť ku zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane rozšírenia peších zón a ďalších nadväzujúcich prvkov a na druhej strane teda ku zníženiu intenzít individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť i na miernom znížení hlukovej záťaže v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý bude skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1	Špecifický cieľ Zvyšovania kvality siete trás pre pešiu dopravu v mestách napríklad zvýšením kvality mestského mobiliáru v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty minimálne priamy mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov v mestách/v obciach. Zvýšenie podielu pešej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by malo mať teoreticky mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, rovnako zvyšovanie kvality verejného priestoru bude mať pozitívny vplyv na duševné zdravie obyvateľov v dôsledku zvýšení kvality života a nárastu pocitu pohody (well being). Možno identifikovať potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Voda	0	Realizáciou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde obecné k určitému zvýšeniu podielu spevnených plôch, a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. I keď v porovnaní napríklad s líniovými dopravnými stavbami typu obchvaty miest/obcí a výstavba nových komunikácií nadradenej dopravnej siete sa jedná o zanedbateľné veľkosti plôch. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	0	So záberom poľnohospodárskej pôdy sa v súvislosti s naplnením vyššie uvedených relevantných opatrení primárne nepočíta, keďže sa prevažne jedná o realizácie opatrení v zastavaných častiach miest a obcí. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	Podobne ako u pôd sa v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredia	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na horninové prostredie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Vyššie uvedené relevantné opatrenia predstavujú minimálny, skôr zanedbateľný zásah pre prítomné živočíšne a rastlinné druhy. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na krajinu. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	U vyššie uvedených navrhnutých relevantných opatrení je riziko stretu s vyššie uvedenými lokalitami chránenými podľa zákona č. 543/2002 Z.z. nepravdepodobné, teda zanedbateľné/nulové.
Odpady/environmentálne záťaž	0	V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu dobudovanie kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane priechodov a ďalších nadväzujúcich prvkov budú vplyvy súvisiace so vznikom odpadov podľa predpokladov zanedbateľného charakteru. V priebehu realizácie relevantných opatrení možno očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv trás pre peši, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Po spresnení jednotlivých opatrení bude nutné riešiť prípadné strety s pamiatkovými rezerváciami a pamiatkovými zónami podľa ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR. V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Záver	Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.	



<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora vyššieho využitia pešej dopravy</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry pre pešiu dopravu</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Dobudovanie peších trás v území; Rozšírenie a úprava pešej zóny; Optimalizácia peších trás v území; Bezpečné priechody Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ Zvyšovania kvality siete trás pre pešiu dopravu v mestách v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení nebude mať priamy negatívny či pozitívny vplyv na zmenu ovzdušia/klímy v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli na strane jednej prispieť ku zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane rozšírenia peších zón a ďalších nadväzujúcich prvkov a na druhej strane teda ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý bude skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Podobne ako v prípade vplyvov na ovzdušie a klímu nebude mať špecifický cieľ Zvyšovania kvality siete trás pre pešiu dopravu v mestách v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení priamy negatívny či pozitívny vplyv na zmenu fyzikálnych faktorov v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli prispieť ku zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane rozšírenia peších zón a ďalších nadväzujúcich prvkov a na druhej strane teda ku zníženiu intenzít individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť i na miernom znížení hlukovej záťaže v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý bude skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1	Špecifický cieľ Zvyšovania kvality siete trás pre pešiu dopravu v mestách napríklad zvýšením kvality mestského mobiliáru v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty minimálne priamy mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov v mestách/v obciach. Zvýšenie podielu pešej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by malo mať teoreticky mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, rovnako zvyšovanie kvality verejného priestoru bude mať pozitívny vplyv na duševné zdravie obyvateľov v dôsledku zvýšení kvality života a nárastu pocitu pohody (well being). Možno identifikovať potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Voda	0	Realizáciou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde obecné k určitému zvýšeniu podielu spevnených plôch, a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. I keď v porovnaní napríklad s líniovými dopravnými stavbami typu obchvaty miest/obcí a výstavba nových komunikácií nadradenej dopravnej siete sa jedná o zanedbateľné veľkosti plôch. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	0	So záberom poľnohospodárskej pôdy sa v súvislosti s naplňaním vyššie uvedených relevantných opatrení primárne nepočíta, keďže sa prevažne jedná o realizácie opatrení v zastavaných častiach miest a obcí. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	Podobne ako u pôd sa v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredia	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na horninové prostredie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Vyššie uvedené relevantné opatrenia predstavujú minimálny, skôr zanedbateľný zásah pre prítomné živočíšne a rastlinné druhy. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na krajinu. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	U vyššie uvedených navrhnutých relevantných opatrení je riziko stretu s vyššie uvedenými lokalitami chránenými podľa zákona č. 543/2002 Z.z. nepravdepodobné, teda zanedbateľné/nulové.
Odpady/environmentálne záťaž	0	V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu dobudovanie kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane priechodov a ďalších nadväzujúcich prvkov budú vplyvy súvisiace so vznikom odpadov podľa predpokladov zanedbateľného charakteru. V priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv trás pre peších, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Po spresnení jednotlivých opatrení bude nutné riešiť prípadné strety s pamiatkovými rezerváciami a pamiatkovými zónami podľa ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR. V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou
Strategický cieľ		Podpora multimodálnej dopravy
Špecifický cieľ		Podpora vzniku kvalitných prestupných uzlov
Relevantné opatrenia		Prestupné uzly a terminály VHD Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	-1/+2	V obecnej rovine môže realizácia týchto opatrení teoreticky prispieť k optimalizácii a hospodárnosti využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým ku zníženiu podielu znečisťujúcich látok emitovaných verejnou dopravou a k celkovému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Hluk a vibrácie	-1/+2	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka optimálnej kombinácii všetkých druhov verejnej dopravy a vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu hlukovej záťaže v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	Špecifický cieľ môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy (vďaka ich optimalizácii a integrácii) na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej automobilovou dopravou. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok a hlukovej záťaže v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných stavieb väčšieho rozsahu. Väčšina vyššie navrhnutých relevantných opatrení nie je líniového charakteru alebo sa jedná o mäkké/všeobecné opatrenia, čo už značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Najviac akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TSK sa neočakáva významnejšie riziko pre vodný režim, najviac v každom jednotlivom prípade je vplyv na vody možné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja a do územia chránenej vodohospodárskej oblasti (opatrenie TIOP Lúky pod Makytou zasahuje do OPVZ i do CHVO Beskydy a Javorníky). V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti dopravných stavieb. V prípade parkovísk a TIOP možno predpokladať určitý zásah do pôdneho prostredia. V prípade výstavby TIOP sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný. Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno však do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov. Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou uvedených dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov nebol u vyššie uvedených relevantných opatrení identifikovaný. Prípadnú mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie u jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny		Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou
Strategický cieľ		Podpora multimodálnej dopravy
Špecifický cieľ		Podpora vzniku kvalitných prestupných uzlov
Relevantné opatrenia		Prestupné uzly a terminály VHD Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Horninové prostredia	0	Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. U vyššie uvedených relevantných opatrení špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti ich lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Väčšina navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrenia parkovísk, TIOP, prestupné uzly a terminály VHD. Prípadné vplyvy jednotlivých relevantných opatrení je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných stavieb dochádza obecné k estetickému ovplyvneniu krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu parkovísk, TIOP, prestupných uzlov a terminálov VHD nebude dochádzať k nežiaducej fragmentácii krajiny, ktoré je inak typickým negatívnym sprievodným javom líniových stavieb vo voľnej krajine. Prípadné negatívne dopady na krajinu možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami. Na základe vyššie uvedeného je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný. Konečnú mieru vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. Vyššie uvedené navrhnuté opatrenia nemajú líniový charakter a nachádzajú sa na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný stret s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný. V súvislosti so žiadnym relevantným opatrením špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný stret s riešenými lokalitami a možno preto identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv. TIOP Kostolná-Záriečie sa nachádza v tesnej blízkosti ÚEV Prepadlisko, a preto je nutné spracovať primerané posúdenie vo fáze projektu. V každom prípade, všetky zábery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti je nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z.z, o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. Prípadný stret vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES (i mestskými) a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť vhodným technickým riešením stavieb a realizáciou sprievodných opatrení. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade realizácie vyššie uvedených opatrení budú tieto vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv dopravných terminálov, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nedochádza u vyššie uvedených opatrení k územnému stretu s envirozáťažou. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora multimodálnej dopravy</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora vzniku kvalitných prestupných uzlov</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Prestupné uzly a terminály VHD Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou
Strategický cieľ		Podpora multimodálnej dopravy
Špecifický cieľ		Podpora vzniku P + R s nadväznosťou na systém verejnej dopravy
Relevantné opatrenia		<p>P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)</p> <p>Prestupné uzly a terminály VHD</p> <p>Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava</p> <p>Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá</p> <p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja</p> <p>Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	-1/+2	<p>V obecnej rovine môže realizácia týchto opatrení teoreticky prispieť k optimalizácii a hospodárnosti využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým ku zníženiu podielu znečisťujúcich látok emitovaných verejnou dopravou a k celkovému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí.</p> <p>Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD.</p> <p>Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.</p>
Hluk a vibrácie	-1/+2	<p>Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka optimálnej kombinácii všetkých druhov verejnej dopravy a vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy.</p> <p>Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu hlukovej záťaže v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD.</p> <p>Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.</p>
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	<p>Špecifický cieľ môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy (vďaka ich optimalizácii a integrácii) na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej automobilovou dopravou.</p> <p>Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok a hlukovej záťaže v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD.</p> <p>Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.</p>
Voda	-1/0	<p>Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných stavieb väčšieho rozsahu. Väčšina vyššie navrhnutých relevantných opatrení nie je líniového charakteru alebo sa jedná o mäkké/všeobecné opatrenia, čo už značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie.</p> <p>Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd, napr. všetky opatrenia zahrňujúce výstavbu parkovísk typu P+R (Park and Ride). Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Najviac akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží.</p> <p>V prípade realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TSK sa neočakáva významnejšie riziko pre vodný režim, najviac v každom jednotlivom prípade je vplyv na vody možné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja a do územia chránenej vodohospodárskej oblasti (opatrenie TIOP Lúky pod Makytou zasahuje do OPVZ i do CHVO Beskydy a Javorníky). V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).</p> <p>V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zón ochranných pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.</p> <p>Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.</p>
Poľnohospodárska pôda	-1/0	<p>Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti dopravných stavieb. V prípade parkovísk typu P+R (Park and Ride) sa predpokladá určitý zásah do pôdneho prostredia. V prípade výstavby TIOP sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný.</p> <p>Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno však do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov.</p> <p>Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť.</p> <p>Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>
Lesné pozemky	0	<p>Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou uvedených dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov nebol u vyššie uvedených relevantných opatrení identifikovaný.</p> <p>Prípadnú mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie u jednotlivých relevantných opatrení.</p> <p>Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv.</p>

Oblasť zmeny		Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou
Strategický cieľ		Podpora multimodálnej dopravy
Špecifický cieľ		Podpora vzniku P + R s nadväznosťou na systém verejnej dopravy
Relevantné opatrenia		<p>P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)</p> <p>Prestupné uzly a terminály VHD</p> <p>Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava</p> <p>Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá</p> <p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja</p> <p>Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Horninové prostredia	0	<p>Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií.</p> <p>U vyššie uvedených relevantných opatrení špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti ich lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv.</p> <p>Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.</p>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	<p>Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby.</p> <p>Väčšina navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrenia parkovísk, TIOP, prestupné uzly a terminály VHD.</p> <p>Prípadné vplyvy jednotlivých relevantných opatrení je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.</p>
Krajina	-1/0	<p>V dôsledku realizácie dopravných stavieb dochádza obecné k estetickému ovplyvneniu krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu parkovísk, TIOP, prestupných uzlov a terminálov VHD nebude dochádzať k nežiaducej fragmentácii krajiny, ktoré je inak typickým negatívnym sprievodným javom líniových stavieb vo voľnej krajine.</p> <p>Prípadné negatívne dopady na krajinu možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami.</p> <p>Na základe vyššie uvedeného je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami.</p> <p>Vyššie uvedené navrhnuté opatrenia nemajú líniový charakter a nachádzajú sa na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný stret s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný.</p> <p>V súvislosti so žiadnym relevantným opatrením špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný stret s riešenými lokalitami a možno preto identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.</p> <p>TIOP Kostolná-Záriečie sa nachádza v tesnej blízkosti ÚEV Prepadlisko, a preto je nutné spracovať primerané posúdenie vo fáze projektu.</p> <p>V každom prípade, všetky zámery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti je nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranou o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z.z, o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>Prípadný stret vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES (i mestskými) a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť vhodným technickým riešením stavieb a realizáciou sprievodných opatrení.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.</p>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade realizácie vyššie uvedených opatrení budú tieto vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a terminálov, parkovísk a pod., s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nedochádza u vyššie uvedených opatrení k územnému stretu s envirozáťažou.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora multimodálnej dopravy</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora vzniku P + R s nadväznosťou na systém verejnej dopravy</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)                      Prestupné uzly a terminály VHD                      Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava                      Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá                      Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja                      Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny	Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti	
Strategický cieľ	Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy	
Špecifický cieľ	Zvýšenie kvality a bezpečnosti siete trás pre nemotorovú dopravu – prepojenie medzi obcami a mestami	
Relevantné opatrenia	<p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostofány; úsek: Zemianske Kostofány - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Srnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre (Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra v oblasti Hornej Nitry, ktorá bude spájať mestá Handlová, Prievidza, Nováky, Partizánske, až po hranicu s NSK).</p> <p>Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Naplňovanie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás; Dobudovanie peších trás v území; Optimalizácia peších trás v území</p> <p>Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	0/+1	Zvýšenie kvality a bezpečnosti siete trás pre nemotorovú dopravu v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť ku zvýšeniu podielu cyklistickej a pešej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete cyklotrás, a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo pozitívne prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku zvýšenia kvality a bezpečnosti siete trás pre nemotorovú dopravu v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení môže prispieť ku zvýšeniu podielu cyklistickej a pešej dopravy a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo môže viesť ku zníženiu hlukovej záťaže a vibrácií v dotknutých mestách a obciach. Možno tak identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty priamy potenciálne významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Zvýšenie využitia pešej a cyklistickej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy bude mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne pozitívny až významne pozitívny. Môže sa jednať o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je i prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, siete cyklotrás a peších prepojení. Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde obecné ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. V prípade cyklotrás plánovaných v rámci realizácie PUM TSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim u realizácie takmer všetkých vyššie uvedených opatrení; tieto stavby prekračujú vodné toky alebo vedú v ich tesnej blízkosti pozdĺž. Možný vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením cyklotrás v rámci navádzajúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možný zásah cyklotrás do územia ochranných pásiem vodných zdrojov, kde technické riešenie cyklotrasy bude nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Jedná sa konkrétne napr. o opatrenie časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Srnie - hranica SR/ČR; úsek: Prievidza – Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre. Niektoré opatrenia zasahujú rovnako do chránených vodohospodárskych oblastí – napr. Ilava – Valaská Belá – Nováky do CHVO Strážovské vrchy; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR a Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR do CHVO Beskydy a Javorníky. V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	V prípade výstavby cyklotrás možno predpokladať zásah do pôdneho prostredia najmä v priebehu realizácie cyklotrás a peších prepojení. Celkovo tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.



Oblasť zmeny		Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti
Strategický cieľ		Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy
Špecifický cieľ		Zvýšenie kvality a bezpečnosti siete trás pre nemotorovú dopravu – prepojenie medzi obcami a mestami
Relevantné opatrenia	<p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostolany; úsek: Zemianske Kostolany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Sŕnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre (Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra v oblasti Hornej Nitry, ktorá bude spájať mestá Handlová, Prievidza, Nováky, Partizánske, až po hranicu s NSK).</p> <p>Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Naplňovanie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás; Dobudovanie peších trás v území; Optimalizácia peších trás v území</p> <p>Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou nových cyklotrás a peších prepojení ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredia	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli v nasledujúcom hodnotení zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. U časti relevantných opatrení je možné z dôvodu neidentifikovaného stretu trasy s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia určiť nulový vplyv. Možný negatívny vplyv je nutné preveriť u cyklotrás: úsek Partizánske - Zemianske Kostolany (CHLÚ Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany I., OVL Malé Kršteňany); úsek Hranica NSK – Partizánske (LNN Chynorany II štrkopiesky); úsek Prievidza – Handlová (LNN Brusno); Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR (DP Lúky pod Makytou, neťažené ložiská - stavebný kameň); Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre (LNN Chynorany II, LNN Brusno, CHLÚ Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany I., OVL Malé Kršteňany). Celý rad navrhnutých opatrení ďalej prechádza územiami svahových deformácií, pričom aktívne svahové deformácie sa týkajú napr. cyklotrás úsek Zemianske Kostolany – Prievidza; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; úsek: Prievidza – Handlová; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom aktívnych, potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom. Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod. V tomto prípade tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe výstavby cyklotrás a peších prepojení predstavuje zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	V súvislosti s vyššie uvedenými opatreniami nemožno predpokladať významné ovplyvnenie krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný vplyv na krajinu.

Oblasť zmeny	Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti	
Strategický cieľ	Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy	
Špecifický cieľ	Zvýšenie kvality a bezpečnosti siete trás pre nemotorovú dopravu – prepojenie medzi obcami a mestami	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany; úsek: Zemianske Kostofany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Srnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre (Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra v oblasti Hornej Nitry, ktorá bude spájať mestá Handlová, Prievidza, Nováky, Partizánske, až po hranicu s NSK).</p> <p>Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Naplňovanie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás; Dobudovanie peších trás v území; Optimalizácia peších trás v území</p> <p>Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiaми, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami.</p> <p>Potenciálne mierne negatívny vplyv či nutnosť primeraného posúdenia vo fáze projektu možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: cyklotrasa úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany sa okrajovo dotýka PR Veľký vrch; cyklotrasa „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km sa nachádza v bezprostrednej blízkosti PR Zamarovské jamy; cyklotrasa Horné Srnie - hranica SR/ČR vedie cez územie CHKO Biele Karpaty a ÚEV Vlára; cyklotrasa Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR sa dotýka CHKO Malé Karpaty, CHKO Biele Karpaty a ÚEV Pavúkov jarok; cyklotrasa Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR vedie cez CHKO Biele Karpaty a dotýka sa ÚEV Holubyho kopanice; cyklotrasa Ilava – Valaská Belá – Nováky vedie cez PR Pod Homôľkou, PR Prielom Nitrice, ÚEV Baské, CHVÚ Strážovské vrchy a dotýka sa ÚEV Strážovské vrchy; cyklotrasa Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR vedie cez CHKO Kysuce a okrajovo tiež cez ÚEV Čertov; Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá vedie cez PP Nitrica; cyklotrasa na Hornej Nitre vedie cez PR Veľký vrch.</p> <p>Všetky zámery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti bude nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinností daných zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný stret s riešenými lokalitami.</p> <p>V prípade stretov cyklotrás z vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na uvedené lokality.</p>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade výstavby cyklotrás a peších prepojení budú vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu bude možné využiť k terénnym úpravám. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv cyklotrás a peších prepojení, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci navádzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR boli identifikované v rámci realizácie nasledujúcich opatrení možné územné strety s niektorou envirozáťažou, ktoré bude nutné preveriť : cyklotrasa úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany a cyklotrasa na Hornej Nitre sú v styku s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Bystričany - ENO - dočasné odkalisko; cyklotrasa Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR je okrajovo v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou SAD Trenčín - prevádzka Myjava; cyklotrasa Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Trenčín - Letecké opravovne, Bánovce nad Bebravou - ČS PHM Slovnaft a v blízkosti Žabokreky nad Nitrou - ČS PHM Slovnaft; cyklotrasa Ilava – Valaská Belá – Nováky je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Ilava - ČS PHM Ilava a Valaská Belá - ČS PHM Slovnaft; cyklotrasa Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Lazy pod Makytou - skládka Panština; cyklotrasa Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec) je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Prievidza - ČS PHM Necpaly a Nitrianske Pravno - ČS PHM, PM Nitrianske Pravno.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Zvýšenie kvality a bezpečnosti siete trás pre nemotorovú dopravu – prepojenie medzi obcami a mestami</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostolany; úsek: Zemianske Kostolany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Srdie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre (Prepojená cyklopravná infraštruktúra v oblasti Hornej Nitry, ktorá bude spájať mestá Handlová, Prievidza, Nováky, Partizánske, až po hranicu s NSK).</p> <p>Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Naplňovanie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás; Dobudovanie peších trás v území; Optimalizácia peších trás v území</p> <p>Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie okrem dvoch opatrení – cyklotrasy Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec) a Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice) sa nachádza v pamiatkovej zóne Nitrianske Pravno. V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti tak bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti
Strategický cieľ		Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy
Špecifický cieľ		Podpora rozvoja kvalitnej a bezpečnej infraštruktúry v obciach a mestách
Relevantné opatrenia		Upokojuvanie dopravy v obytných častiach mesta, Rezydentné parkovanie, Kapacitné parkovanie pre cyklistov, Rozvoj dopravnej telematiky, Rekonštrukcie hlavných ulíc, Oprava miestnych komunikácií, Protihlukové opatrenia, Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach, Nízkoemisné zóny, Optimalizácia peších trás v území, Bezpečné priechody, P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride), Dobudovanie zastávok MHD v území, Realizácia rekreačných cyklotrás, Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy, Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej prevádzky, Podpora dopravnej výchovy detí, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Propagácia udržateľnej mestskej mobility, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	+1/+2	Naplnenie špecifického cieľa, resp. relevantných opatrení môže viesť ku zlepšeniu plynulosti cestnej dopravy, k vyššiemu využitiu alternatívnych spôsobov dopravy (pešia, cyklistická). Možno tak identifikovať následný priamy i nepriamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu.
Hluk a vibrácie	+1/+2	Naplnenie špecifického cieľa, resp. relevantných opatrení môže viesť ku zlepšeniu plynulosti cestnej dopravy, k vyššiemu využitiu alternatívnych spôsobov dopravy (pešia, cyklistická). Možno tak identifikovať následný priamy i nepriamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie v mestách a obciach.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Vzhľadom k predpokladanému pozitívnemu vplyvu špecifického cieľa na ovzdušie a hlukovú situáciu možno predpokladať priamy i nepriamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov.
Voda	0	Realizáciou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde obecne k určitému zvýšeniu podielu spevnených plôch, a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. I keď v porovnaní napríklad s líniovými dopravnými stavbami typu obchvaty miest/obcí a výstavba nových komunikácií nadradenej dopravnej siete sa jedná o zanedbateľné veľkosti plôch. Celkovo možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno primárne predpokladať záber poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno primárne predpokladať záber lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredia	0	Naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno primárne predpokladať zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno primárne predpokladať zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno primárne predpokladať zásah uvedených lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Odpady/environmentálne záťaž	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa predpokladá vznik bežných druhov odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Po spresnení jednotlivých opatrení bude nutné preveriť prípadné strety s environmentálnymi záťažami evidovanými v Registri environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR. Možno však identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Po spresnení jednotlivých opatrení bude nutné riešiť prípadné strety s pamiatkovými rezerváciami a pamiatkovými zónami podľa ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR. V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Záver	Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.	

Oblasť zmeny		Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti
Strategický cieľ		Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy
Špecifický cieľ		Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu
Relevantné opatrenia		<p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávkou pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostolany; úsek: Zemianske Kostolany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Slnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre (Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra v oblasti Hornej Nitry, ktorá bude spájať mestá Handlová, Prievidza, Nováky, Partizánske, až po hranicu s NSK). Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Naplňovanie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	+1	Realizácia uvedených relevantných opatrení môže prispieť ku zvýšeniu podielu cyklistickej a pešej dopravy a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejavovať i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	+1	Realizácia uvedených relevantných opatrení môže prispieť ku zvýšeniu podielu cyklistickej a pešej dopravy a tým ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo môže viesť ku zníženiu hlukovej záťaže a vibrácií v dotknutých mestách a obciach. Možno tak identifikovať potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty priamy potenciálne významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Zvýšenie využitia pešej a cyklistickej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy bude mať potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov.
Voda	-1/0	<p>Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je i prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, siete cyklotrás. Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde obecné ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované.</p> <p>V prípade cyklotrás plánovaných v rámci realizácie PUM TSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim u realizácie takmer všetkých vyššie uvedených opatrení; tieto stavby prekračujú vodné toky alebo vedú v ich tesnej blízkosti pozdĺž. Možný vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením cyklotrás v rámci navádzajúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možný zásah cyklotrás do územia ochranných pásiem vodných zdrojov, kde technické riešenie cyklotrasy bude nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Jedná sa konkrétne napr. o opatrenie časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Slnie - hranica SR/ČR; úsek: Prievidza – Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre.</p> <p>Niektoré opatrenia zasahujú rovnako do chránených vodohospodárskych oblastí – napr. Ilava – Valaská Belá – Nováky do CHVO Strážovské vrchy; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR a Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR do CHVO Beskydy a Javorníky.</p> <p>V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.</p> <p>Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.</p>
Poľnohospodárska pôda	-1/0	V prípade výstavby cyklotrás možno predpokladať zásah do pôdneho prostredia najmä v priebehu realizácie cyklotrás. Nemožno však predpokladať významný ako napr. pri výstavbe veľkokapacitných komunikácií. Celkovo tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako u pôd možno predpokladať i nevýznamný záber lesných pozemkov. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.

Oblasť zmeny	Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti	
Strategický cieľ	Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy	
Špecifický cieľ	Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu	
Relevantné opatrenia	<p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávkou pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostoľany; úsek: Zemianske Kostoľany - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Srnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre (Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra v oblasti Hornej Nitry, ktorá bude spájať mestá Handlová, Prievidza, Nováky, Partizánske, až po hranicu s NSK). Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Naplňovanie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Horninové prostredia	-1/0	<p>Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli v nasledujúcom hodnotení zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. U časti relevantných opatrení je možno z dôvodu neidentifikovaného stretu trasy s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia určiť nulový vplyv. Možný negatívny vplyv je nutné preveriť u cyklotrás: úsek Partizánske - Zemianske Kostoľany (CHLÚ Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany I., OVL Malé Kršteňany); úsek Hranica NSK – Partizánske (LNN Chynorany II štrkopiesky); úsek Prievidza – Handlová (LNN Brusno); Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR (DP Lúky pod Makytou, neťažené ložiská - stavebný kameň); Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre (LNN Chynorany II, LNN Brusno, CHLÚ Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany, DP Malé Kršteňany I., OVL Malé Kršteňany). Celý rad navrhnutých opatrení ďalej prechádza územiami svahových deformácií, pričom aktívne svahové deformácie sa týkajú napr. cyklotrás úsek Zemianske Kostoľany – Prievidza; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; úsek: Prievidza – Handlová; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom aktívnych, potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom. Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod. V tomto prípade tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.</p>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	<p>Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe výstavby cyklotrás predstavuje zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.</p>
Krajina	0	<p>V súvislosti s vyššie uvedenými opatreniami nemožno predpokladať významné ovplyvnenie krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný vplyv.</p>
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. Potenciálne mierne negatívny vplyv či nutnosť primeraného posúdenia vo fáze projektu možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: cyklotrasa úsek: Partizánske - Zemianske Kostoľany sa okrajovo dotýka PR Veľký vrch; cyklotrasa „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km sa nachádza v bezprostrednej blízkosti PR Zamarovské jamy; cyklotrasa Horné Srnie - hranica SR/ČR vedie cez územie CHKO Biele Karpaty a ÚEV Vlára; cyklotrasa Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR sa dotýka CHKO Malé Karpaty, CHKO Biele Karpaty a ÚEV Pavúkov jarok; cyklotrasa Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR vedie cez CHKO Biele Karpaty a dotýka sa ÚEV Holubyho kopanice; cyklotrasa Ilava – Valaská Belá – Nováky vedie cez PR Pod Homôľkou, PR Prielom Nitrice, ÚEV Baské, CHVÚ Strážovské vrchy a dotýka sa ÚEV Strážovské vrchy; cyklotrasa Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR vedie cez CHKO Kysuce a okrajove tiež cez ÚEV Čertov; Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá vedie cez PP Nitrica; cyklotrasa na Hornej Nitre vedie cez PR Veľký vrch. Všetky zábery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti bude nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o bežných povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný stret s riešenými lokalitami. V prípade stretov cyklotrás z vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na uvedené lokality.</p>

Oblasť zmeny		Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti
Strategický cieľ		Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy
Špecifický cieľ		Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu
Relevantné opatrenia		<p>Cyklotrasa Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli (Obec Horná Súča v Trenčianskom okrese spojí s moravskou obcou Šanov v okrese Zlín); Lávka pre peších a cyklo dopravu Brunovce - Lúka; úsek: Partizánske - Zemianske Kostolány; úsek: Zemianske Kostolány - Prievidza; časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016; časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017; časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016; časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017; časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017; úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016; „Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km; Horné Srnie - hranica SR/ČR; úsek: Hranica NSK - Partizánske; úsek: Prievidza - Handlová; Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR; Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR; Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany; Ilava – Valaská Belá – Nováky; Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR; Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec); Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice); Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitrica: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá; Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre (Prepojená cyklo dopravná infraštruktúra v oblasti Hornej Nitry, ktorá bude spájať mestá Handlová, Prievidza, Nováky, Partizánske, až po hranicu s NSK). Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing systém; Naplňovanie cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Realizácia rekreačných cyklotrás Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade výstavby cyklotrás budú vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu bude možné využiť k terénnym úpravám. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv cyklotrás, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR boli identifikované v rámci realizácie nasledujúcich opatrení možné územné strety s niektorou envirozáťažou, ktoré bude nutné preveriť : cyklotrasa úsek: Partizánske - Zemianske Kostolány a cyklotrasa na Hornej Nitre sú v styku s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Bystričany - ENO - dočasné odkalisko; cyklotrasa Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR je okrajovo v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou SAD Trenčín - prevádzka Myjava; cyklotrasa Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Trenčín - Letecké opravovne, Bánovce nad Bebravou - ČS PHM Slovnaft a v blízkosti Žabokreky nad Nitrou - ČS PHM Slovnaft; cyklotrasa Ilava – Valaská Belá – Nováky je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Ilava - ČS PHM Ilava a Valaská Belá - ČS PHM Slovnaft; cyklotrasa Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Lazy pod Makytou - skládka Panština; cyklotrasa Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec) je v strete s pravdepodobnou environmentálnou záťažou Prievidza - ČS PHM Necpaly a Nitrianske Pravno - ČS PHM, PM Nitrianske Pravno. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení.</p> <p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie okrem dvoch opatrení – cyklotrasy Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec) a Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice) sa nachádza v pamiatkovej zóne Nitrianske Pravno.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti tak bol identifikovaný potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv, ktorý bude skôr priamy.</p>
Záver	Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.	

Oblasť zmeny		Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti
Strategický cieľ		Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy
Špecifický cieľ		Podpora vzniku IDS
Relevantné opatrenia	<p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Možnosť vytvorenia spoločného IDS so Žilinským samosprávnym krajom.</p> <p>P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)</p> <p>Prestupné uzly a terminály VHD</p> <p>Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava</p> <p>Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá</p> <p>Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	-1/+2	<p>V obecnej rovine môže realizácia týchto opatrení teoreticky prispieť k optimalizácii a hospodárnosti využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým ku zníženiu podielu znečisťujúcich látok emitovaných verejnou dopravou a k celkovému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí.</p> <p>Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD.</p> <p>Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.</p>
Hluk a vibrácie	-1/+2	<p>Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka optimálnej kombinácii všetkých druhov verejnej dopravy a vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy.</p> <p>Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu hlukovej záťaže v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD.</p> <p>Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.</p>
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	<p>Špecifický cieľ môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy (vďaka ich optimalizácii a integrácii) na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generované automobilovou dopravou.</p> <p>Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok a hlukovej záťaže v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD.</p> <p>Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.</p>
Voda	-1/0	<p>Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných stavieb väčšieho rozsahu. Väčšina vyššie navrhnutých relevantných opatrení nie je líniového charakteru alebo sa jedná o mäkké/všeobecné opatrenia, čo už značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie.</p> <p>Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd, napr. všetky opatrenia zahrňujúce výstavbu parkovísk typu P+R (Park and Ride). Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Najviac akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží.</p> <p>V prípade realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TSK sa neočakáva významnejšie riziko pre vodný režim, najviac v každom jednotlivom prípade je vplyv na vody možné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci navádzajúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja a do územia chránenej vodohospodárskej oblasti (opatrenie TIOP Lúky pod Makytou zasahuje do OPVZ i do CHVO Beskydy a Javorníky). V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).</p> <p>V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.</p> <p>Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.</p>
Poľnohospodárska pôda	-1/0	<p>Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti vyššie uvedených dopravných stavieb. V prípade parkovísk typu P+R (Park and Ride) sa predpokladá určitý zásah do pôdneho prostredia. V prípade výstavby TIOP sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný.</p> <p>Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno však do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov.</p> <p>Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť.</p> <p>Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>
Lesné pozemky	0	<p>Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou uvedených dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov nebol u vyššie uvedených relevantných opatrení identifikovaný.</p> <p>Prípadnú mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci navádzajúcich stupňov projektovej dokumentácie u jednotlivých relevantných opatrení.</p> <p>Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv.</p>



Oblasť zmeny		Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti
Strategický cieľ		Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy
Špecifický cieľ		Podpora vzniku IDS
Relevantné opatrenia	<p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Možnosť vytvorenia spoločného IDS so Žilinským samosprávnym krajom.</p> <p>P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)</p> <p>Prestupné uzly a terminály VHD</p> <p>Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava</p> <p>Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá</p> <p>Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Horninové prostredia	0	<p>Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií.</p> <p>U vyššie uvedených relevantných opatrení špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti ich lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv.</p> <p>Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.</p>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	<p>Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby.</p> <p>Väčšina navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrenia parkovísk, TIOP, prestupné uzly a terminály VHD.</p> <p>Prípadné vplyvy jednotlivých relevantných opatrení je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.</p>
Krajina	-1/0	<p>V dôsledku realizácie dopravných stavieb dochádza obecné k estetickému ovplyvneniu krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu parkovísk, TIOP, prestupných uzlov a terminálov VHD nebude dochádzať k nežiaducej fragmentácii krajiny, ktoré je inak typickým negatívnym sprievodným javom líniových stavieb vo voľnej krajine.</p> <p>Prípadné negatívne dopady na krajinu možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami.</p> <p>Na základe vyššie uvedeného je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami.</p> <p>Vyššie uvedené navrhnuté opatrenia nemajú líniový charakter a nachádzajú sa na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný stret s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný.</p> <p>V súvislosti so žiadnym relevantným opatrením špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný stret s riešenými lokalitami a možno preto identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.</p> <p>TIOP Kostolná-Záriečie sa nachádza v tesnej blízkosti ÚEV Prepadlisko, a preto je nutné spracovať primerané posúdenie vo fáze projektu.</p> <p>V každom prípade, všetky zábery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti je nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať obecných povinností daných zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>Prípadný stret vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES (i mestskými) a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť vhodným technickým riešením stavieb a realizáciou sprievodných opatrení.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.</p>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade realizácie vyššie uvedených opatrení budú tieto vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií a železničných tratí, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nedochádza u vyššie uvedených opatrení k územnému stretu s envirozáťažou.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora vzniku IDS</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Možnosť vytvorenia spoločného IDS so Žilinským samosprávnym krajom.</p> <p>P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)</p> <p>Prestupné uzly a terminály VHD</p> <p>Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava</p> <p>Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá</p> <p>Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológie	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti
Strategický cieľ		Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy
Špecifický cieľ		Zvýšenie kvality služieb verejnej dopravy
Relevantné opatrenia	<p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Možnosť vytvorenia spoločného IDS so Žilinským samosprávnym krajom.</p> <p>P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)</p> <p>Prestupné uzly a terminály VHD</p> <p>Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava</p> <p>Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá</p> <p>Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy;</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	-1/+2	<p>V obecnej rovine môže realizácia týchto opatrení teoreticky prispieť k optimalizácii a hospodárnosti využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým ku zníženiu podielu znečisťujúcich látok emitovaných verejnou dopravou a k celkovému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí.</p> <p>Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD.</p> <p>Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.</p>
Hluk a vibrácie	-1/+2	<p>Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka optimálnej kombinácii všetkých druhov verejnej dopravy a vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy.</p> <p>Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu hlukovej záťaže v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD.</p> <p>Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.</p>
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	<p>Špecifický cieľ môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy (vďaka ich optimalizácii a integrácii) na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generované automobilovou dopravou.</p> <p>Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok a hlukovej záťaže v miestach TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD.</p> <p>Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.</p>
Voda	-1/0	<p>Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných stavieb väčšieho rozsahu. Väčšina vyššie navrhnutých relevantných opatrení nie je líniového charakteru alebo sa jedná o mäkké/všeobecné opatrenia, čo už značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie.</p> <p>Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere ku zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým ku zrýchleniu odtoku povrchových vôd, napr. všetky opatrenia zahrňujúce výstavbu parkovísk typu P+R (Park and Ride). Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Najviac akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží.</p> <p>V prípade realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TSK sa neočakáva významnejšie riziko pre vodný režim, najviac v každom jednotlivom prípade je vplyv na vody možné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu do územia ochranného pásma vodného zdroja a do územia chránenej vodohospodárskej oblasti (opatrení TIOP Lúky pod Makytou zasahuje do OPVZ i do CHVO Beskydy a Javorníky). V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).</p> <p>V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z.z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.</p> <p>Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.</p>
Poľnohospodárska pôda	-1/0	<p>Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti dopravných stavieb. V prípade parkovísk typu P+R (Park and Ride) sa predpokladá určitý zásah do pôdneho prostredia. V prípade výstavby TIOP sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný.</p> <p>Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno však do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov.</p> <p>Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť.</p> <p>Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>
Lesné pozemky	0	<p>Podobne ako u pôd sú v obecnej rovine realizáciou uvedených dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov nebol u vyššie uvedených relevantných opatrení identifikovaný.</p> <p>Prípadnú mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci navrhovaných stupňov projektovej dokumentácie u jednotlivých relevantných opatrení.</p> <p>Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv.</p>

Oblasť zmeny		Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti
Strategický cieľ		Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy
Špecifický cieľ		Zvýšenie kvality služieb verejnej dopravy
Relevantné opatrenia	<p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Možnosť vytvorenia spoločného IDS so Žilinským samosprávnym krajom.</p> <p>P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)</p> <p>Prestupné uzly a terminály VHD</p> <p>Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava</p> <p>Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá</p> <p>Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy;</p>	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Horninové prostredia	0	<p>Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií.</p> <p>U vyššie uvedených relevantných opatrení špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti ich lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv.</p> <p>Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.</p>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	<p>Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby.</p> <p>Väčšina navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrenia parkovísk, TIOP, prestupné uzly a terminály VHD.</p> <p>Prípadné vplyvy jednotlivých relevantných opatrení je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.</p>
Krajina	-1/0	<p>V dôsledku realizácie dopravných stavieb dochádza obecné k estetickému ovplyvneniu krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu parkovísk, TIOP, prestupných uzlov a terminálov VHD nebude dochádzať k nežiaducej fragmentácii krajiny, ktoré je inak typickým negatívnym sprievodným javom líniových stavieb vo voľnej krajine.</p> <p>Prípadné negatívne dopady na krajinu možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami.</p> <p>Na základe vyššie uvedeného je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	<p>Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiaми, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami.</p> <p>Vyššie uvedené navrhnuté opatrenia nemajú líniový charakter a nachádzajú sa na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný stret s vyššie uvedenými chránenými územiaми eliminovaný.</p> <p>V súvislosti so žiadnym relevantným opatrením špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný stret s riešenými lokalitami a možno preto identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.</p> <p>TIOP Kostolná-Záriečie sa nachádza v tesnej blízkosti ÚEV Prepadisko, a preto je nutné spracovať primerané posúdenie vo fáze projektu.</p> <p>V každom prípade, všetky zábery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti je nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranou o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať obecných povinností daných zákonom č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>Prípadný stret vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES (i mestskými) a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť vhodným technickým riešením stavieb a realizáciou sprievodných opatrení.</p> <p>Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.</p>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	<p>Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade realizácie vyššie uvedených opatrení budú tieto vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv terminálov, parkovísk a pod., s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nedochádza u vyššie uvedených opatrení k územnému stretu s envirozáťažou.</p> <p>Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Zvýšenie kvality služieb verejnej dopravy</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Možnosť vytvorenia spoločného IDS so Žilinským samosprávnym krajom.</p> <p>P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)</p> <p>Prestupné uzly a terminály VHD</p> <p>Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava</p> <p>Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá</p> <p>Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy;</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Prípadné negatívne vplyvy na <b>kultúrne/historické</b> pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie.</p> <p>V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.</p> <p>Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p> <p>Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti
Strategický cieľ		Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy
Špecifický cieľ		Podpora pre carpooling (spolujazda) a carsharing (zdieľanie vozidiel)
Relevantné opatrenia		Podpora pre carsharing (zdieľanie vozidiel), Podpora pre carpooling (spolujazda), Podpora dopravnej výchovy detí, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Manager mobility, Propagácia udržateľnej mestskej mobility, Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	+1	Realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení úzko súvisia, resp. sú totožné ako uvedený špecifický cieľ a môžu tak prispieť k podpore rozvoja carsharingu a carpoolingu. Využitie carsharingu a carpoolingu zaistí pokles individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách a bude mať pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí. Vyššie uvedené opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	+1	Realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení úzko súvisia, resp. sú totožné ako uvedený špecifický cieľ a môžu tak prispieť k podpore rozvoja carsharingu a carpoolingu. Využitie carsharingu a carpoolingu zaistí pokles individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách a bude mať pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a potenciálne vibrácie z cestnej dopravy. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny vplyv na hluk a vibrácie jednotlivých miest a obcí. Vyššie uvedené opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení úzko súvisia, resp. sú totožné ako uvedený špecifický cieľ a môžu tak prispieť k podpore rozvoja carsharingu a carpoolingu. Využitie carsharingu a carpoolingu zaistí pokles individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách a bude mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, resp. bude mať vplyv na zníženie zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia. U tohto špecifického cieľa možno predpokladať potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Vyššie uvedené opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv.
Voda	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významné ovplyvnenia vodného prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá záber poľnohospodárskej pôdy. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá záber lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredia	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Z hľadiska flóry, fauny a biologickej rozmanitosti sa predpokladá zanedbateľný/nulový vplyv, keďže uvedené relevantné opatrenia sú tzv. mäkké opatrenia PUM TSK a nepredstavujú zásah do prírodného prostredia.
Krajina	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia a teda ani do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Odpady/environmentálne záťaže	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik odpadov ani zásah do územia starých ekologických záťaží. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológie	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
Záver	Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Zníženie negatívnych vplyvov suburbanizácie</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Možnosť vytvorenia spoločného IDS so Žilinským samosprávnym krajom. dobudovanie zastávok MHD v území Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy, Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách. Uplatnením tohto špecifického cieľa tak možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí, keďže sa jedná o vplyv skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa tak možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie z dopravy v jednotlivých mestách a obciach, keďže sa jedná o vplyv skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách. Môže tak dôjsť k zníženiu zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečisteniu ovzdušia. U tohto špecifického cieľa možno tak predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov, keďže sa jedná o vplyv skôr nepriamy.
Voda	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významné ovplyvnenie vodného prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá záber poľnohospodárskej pôdy. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá záber lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredia	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Z hľadiska flóry, fauny a biologickej rozmanitosti sa predpokladá zanedbateľný/nulový vplyv, keďže uvedené relevantné opatrenia sú tzv. mäkké opatrenia PUM TSK a nepredstavujú zásah do prírodného prostredia.
Krajina	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia a teda ani do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Odpady/environmentálne záťaž	0	Pri dobudovaní zastávok MHD je možné <b>uvažovať so vznikom</b> bežných druhov odpadov, s ktorými bude nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky zastávok MHD možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do území s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora realizácie vodozádržných opatrení v blízkosti ciest, výsadba vhodnej zelene</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<i>Jedná sa o špecifický cieľ, ktorý nie je v rámci PUM TSK bližšie upresnený návrhom konkrétnych opatrení.</i>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	+2	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa možno identifikovať priamy významne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu verejných priestranstiev miest. Výsadby zelene a realizácia vodných prvkov môžu prispieť k zlepšeniu mikroklimy. Výsadby zelene rovnako majú schopnosť zachytu prachových častíc a môžu tak prispieť k zlepšeniu kvality ovzdušia.
Hluk a vibrácie	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významný vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+2	Vzhľadom k vyššie uvedenému pozitívnemu vplyvu výsadby zelene a realizácie vodných prvkov na ovzdušie a klímu, možno rovnako predpokladať priamy významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Nepriamy významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov možno ďalej očakávať v súvislosti sa zvyšovaním kvality verejného priestoru; v zmysle zvyšovania duševného zdravia obyvateľov v dôsledku zvýšenia kvality života a nárastu pocitu pohody (well being).
Voda	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa bude nutné po spresnení konkrétnych projektov preveriť hydrogeologické podmienky daného územia. Vzhľadom k charakteru špecifického cieľa možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významný vplyv na poľnohospodárskou pôdu. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významný vplyv na lesné pozemky. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredia	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa bude nutné po spresnení konkrétnych projektov preveriť hydrogeologické podmienky daného územia. Vzhľadom k charakteru špecifického cieľa možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá ovplyvnenie krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do uvedených lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Odpady/environmentálne záťaž	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa predpokladá vznik bežných druhov odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Po spresnení jednotlivých opatrení bude nutné preveriť prípadné strety s environmentálnymi záťažami evidovanými v Registre environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR. Možno však identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológie	0	Uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do uvedených charakteristík. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	



Oblasť zmeny		Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti
Strategický cieľ		Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu
Špecifický cieľ		Podpora zvyšovania kvality verejných priestorov miest a ich odolnosti voči klimatickým zmenám
Relevantné opatrenia		Jedná sa o špecifický cieľ, ktorý nie je v rámci PUM TSK bližšie upresnený návrhom konkrétnych opatrení.
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	+1/+2	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa možno identifikovať priamy mierne až významne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu verejných priestranstiev miest.
Hluk a vibrácie	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významný vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa možno identifikovať priamy mierne až významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov.
Voda	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významný vplyv na vodné prostredie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významný vplyv na poľnohospodársku pôdu. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významný vplyv na lesné pozemky. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredia	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na horninové prostredie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá ovplyvnenie krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do uvedených lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Odpady/environmentálne záťaž	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa predpokladá vznik bežných druhov odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Po spresnení jednotlivých opatrení bude nutné preveriť prípadné strety s environmentálnymi záťažami evidovanými v Registri environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR. Možno však identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Po spresnení jednotlivých opatrení bude nutné riešiť prípadné strety s pamiatkovými rezerváciami a pamiatkovými zónami podľa ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR. V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Možno však identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Záver	Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.	

Oblasť zmeny	Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti	
Strategický cieľ	Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu	
Špecifický cieľ	Podpora výsadby zelene v mestách a obciach	
Relevantné opatrenia	Jedná sa o špecifický cieľ, ktorý nie je v rámci PUM TSK bližšie upresnený návrhom konkrétnych opatrení.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	+2	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa možno identifikovať priamy významne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu verejných priestranstiev miest. Výsadba zelene môže prispieť k zlepšeniu mikroklimy verejných priestranstiev v mestách. Výsadby zelene rovnako majú schopnosť zachytu prachových častíc a môžu tak prispieť k zlepšeniu kvality ovzdušia.
Hluk a vibrácie	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významný vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+2	Vzhľadom k vyššie uvedenému pozitívnemu vplyvu výsadby zelene na ovzdušie a klímu, možno rovnako predpokladať priamy významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Nepriamy významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov možno ďalej očakávať v súvislosti sa zvyšovaním kvality verejného priestoru; v zmysle zvyšovanie duševného zdravia obyvateľov v dôsledku zvýšenia kvality života a nárastu pocitu pohody (well being).
Voda	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významný vplyv na vodné prostredie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významný vplyv na poľnohospodársku pôdu. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významný vplyv na lesné pozemky. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredia	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na horninové prostredie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá ovplyvnenie krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do uvedených lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Odpady/environmentálne záťaž	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa predpokladá vznik bežných druhov odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Po spresnení jednotlivých opatrení bude nutné preveriť prípadné strety s environmentálnymi záťažami evidovanými v Registri environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR. Možno však identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológie	-1/0	Po spresnení jednotlivých opatrení bude nutné riešiť prípadné strety s pamiatkovými rezerváciami a pamiatkovými zónami podľa ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR. V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Záver	Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Nízkoemisné zóny Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy, Zavádzanie motivačných opatrení pre ekologickejšie vozidlá, Zvýhodnené parkovanie pre vozidlá s ekologickým pohonom, Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	+1/+2	Naplnenie špecifického cieľa môže viesť k zníženiu využitia individuálnej automobilovej dopravy bez alternatívneho pohonu a k následnému zníženiu emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa tak možno predpokladať potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí. Uvedené opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1/+2	Naplnenie špecifického cieľa môže viesť k zníženiu využitia individuálnej automobilovej dopravy bez alternatívneho pohonu, čo môže mať potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu dotknutých miest a obcí. Z hľadiska vibrácií možno identifikovať nulový/zanedbateľný vplyv. Uvedené opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	V prípade zníženia hlukovej záťaže a emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia z individuálnej automobilovej dopravy možno predpokladať pozitívny vplyv aj z hľadiska verejného zdravia obyvateľov. Uvedené opatrenia však môžu mať priamy i nepriamy vplyv, ktorý bol identifikovaný ako mierne až významne pozitívny.
Voda	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významné ovplyvnenie vodného prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá záber poľnohospodárskej pôdy. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá záber lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredia	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Z hľadiska flóry, fauny a biologickej rozmanitosti sa predpokladá zanedbateľný/nulový vplyv, keďže uvedené relevantné opatrenia sú tzv. mäkké opatrenia PUM TSK a nepredstavujú zásah do prírodného prostredia.
Krajina	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia a teda ani do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Odpady/environmentálne záťaž	0	V súvislosti s uplatnením uvedeného špecifického cieľa sa nepredpokladá vznik odpadov ani zásah do lokalít environmentálnych záťaží. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaž.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Uplatnením uvedeného špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do území s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti
Strategický cieľ		Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)
Špecifický cieľ		Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave
Relevantné opatrenia		<p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktorá vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenia a vyhodnotenia možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov.</p> <p>Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja; Vozidlá MHD/VHD: nákup a modernizácia vozového parku; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.</p>
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	+1/+2	Naplnením špecifického cieľa, resp. relevantných opatrení, dôjde k navýšeniu podielu verejnej dopravy s alternatívnym pohonom, najmä v podobe elektrifikácie železničných tratí. Realizácia vyššie uvedených stavieb tak bude mať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky.
Hluk a vibrácie	+1/+2	Naplnením špecifického cieľa, resp. relevantných opatrení, dôjde k navýšeniu podielu verejnej dopravy s alternatívnym pohonom, čo bude mať pozitívny vplyv na hlukovú situáciu. Zníženie hlukovej záťaže a vibrácií možno predpokladať aj v súvislosti s modernizáciou (elektrifikáciou) železničných tratí. Uvedené opatrenia budú mať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na hluk a vibrácie. Vyhodnotenie vplyvov stavieb železničnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TSK.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Vzhľadom k predpokladanému potenciálne významne pozitívnemu vplyvu uvedených relevantných opatrení na ovzdušie a hlukovú situáciu, možno predpokladať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv aj na zdravie obyvateľov.
Voda	-1/+1	Naplnenie špecifického cieľa a relevantných opatrení môže mať priamy pozitívny vplyv na vodné prostredie vplyvom zvýšenia podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave. Modernizácie (elektrifikácie) železničných tratí môžu mať ďalej nepriamy pozitívny vplyv na zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy produkujúcej znečisťujúce látky. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá a Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina. Tieto stavby prekračujú vodné toky alebo vedú pozdĺž vodných tokov a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja, napr. opatrenie Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina. V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Niektoré opatrenia zasahujú tiež do chránených vodohospodárskych oblastí, napr. Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá a Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina do CHVO Strážovské vrchy a Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica do CHVO Beskydy a Javorníky. V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z. z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv. Uvedené opatrenia môžu mať teda priamy i nepriamy vplyv.
Poľnohospodárska pôda	-1/+1	Naplnenie špecifického cieľa a relevantných opatrení môže mať priamy pozitívny vplyv na poľnohospodárskou pôdu vplyvom zvýšenia podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave. Modernizácie (elektrifikácie) železničných tratí môžu mať ďalej nepriamy pozitívny vplyv na zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy produkujúcej znečisťujúce látky. Pôdy sú priamo ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskej pôdy realizáciou vyššie uvedených relevantných opatrení. Jedná sa však o zásah zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti uvedených stavieb. Zásahom do poľnohospodárskej pôdy sa počíta aj realizácia opatrení Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná a Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina. Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby), ktorú nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať potenciálne mierne negatívny vplyv až mierne pozitívny vplyv. Uvedené opatrenia budú mať priamy i nepriamy vplyv.

Oblasť zmeny		Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti
Strategický cieľ		Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)
Špecifický cieľ		Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave
Relevantné opatrenia		<p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktorá vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenia a vyhodnotenia možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov.</p> <p>Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja; Vozidlá MHD/VHD: nákup a modernizácia vozového parku; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.</p>
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Lesné pozemky	-1/+1	<p>Špecifický cieľ môže mať priamy pozitívny vplyv na lesné pozemky vplyvom zvýšenia podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave. Modernizácia (elektrifikácia) železničných tratí môže mať ďalej nepriamy pozitívny vplyv na lesné pozemky v dôsledku zníženia využitia individuálnej automobilovej dopravy produkujúcej znečisťujúce látky.</p> <p>Podobne ako pri pôdach sú v obecnej rovine realizáciou uvedených stavieb ohrozené i lesné pozemky. Priamy zásah do lesných pozemkov sa týka z vyššie uvedených opatrení len modernizácie železničných tratí: Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava a Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou. Mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení.</p> <p>Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie okolitého prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby/modernizácie), ktoré nemožno úplne vylúčiť.</p> <p>Možno tak identifikovať potenciálne mierne negatívny až potenciálne mierne pozitívny vplyv. Uvedené relevantné opatrenia tak môžu mať priamy i nepriamy vplyv.</p>
Horninové prostredia	-1/0	<p>Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli v nasledujúcom hodnotení zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií.</p> <p>V nasledujúcich prípadoch možno však identifikovať potenciálne mierne negatívny priamy vplyv na horninové prostredie a zásah konkrétneho opatrenia do horninového prostredia bude nutné preveriť: opatrenie Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa sa nachádza na území CHLÚ Nováky a DP Nováky I.; opatrenie Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina sa nachádza na území CHLÚ Beluša I., CHLÚ Dubnica nad Váhom, DP Beluša I., DP Dubnica nad Váhom, LNN Beckov (úsek TT-TN), LNN Bolesov - Objekt 2 (úsek TN-ŽA), LNN Dubnica n/Váhom - Pažite (úsek TN-ŽA), LNN Dulov I (úsek TN-ŽA), LNN Kočovce - východ (úsek TT-TN), LNN Lednické Rovne - Sigoť (úsek TN-ŽA), LNN Opatovú (úsek TN-ŽA), LNN Opatovce (úsek TT-TN), LNN Prejta (úsek TN-ŽA), LNN Zamarovce (úsek TN-ŽA), LNN Za Váhom (úsek TN-ŽA).</p> <p>Niektoré opatrenia rovnako prechádzajú v tesnej blízkosti území aktívnych svahových deformácií (Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica a Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina), ďalej rovnako územím potenciálnych a stabilizovaných svahových deformácií (Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá). Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom.</p> <p>Podľa § 19 zákona č. 44/1988 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (Podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.</p> <p>Možno tak identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.</p>
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/+1	<p>Špecifický cieľ môže mať priamy pozitívny vplyv na prírodné prostredie vplyvom zvýšenia podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave. Modernizácia (elektrifikácia) železničných tratí môže mať ďalej nepriamy pozitívny vplyv na prírodné prostredie v dôsledku zníženia využitia individuálnej automobilovej dopravy produkujúcej znečisťujúce látky.</p> <p>Konkrétne stavby modernizácie/elektrifikácie železničných tratí predstavujú zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Pre fázu prevádzky je nutné príslušné relevantné opatrenia vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi v mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Možno tak identifikovať potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.</p>
Krajina	-1/0	<p>Konkrétne stavby modernizácie/elektrifikácie železničných tratí, predstavujú líniové stavby, ktoré už v súčasnom stave pôsobia na dotknutú krajinu, predovšetkým z hľadiska fragmentácie. Vplyv uvedených konkrétnych stavieb na krajinu tak nebude významný, ako pri výstavbe vo voľnej krajine. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude nutné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz.</p> <p>Možno tak identifikovať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný, ktorý bude priamy.</p>

Oblasť zmeny		Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti
Strategický cieľ		Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)
Špecifický cieľ		Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave
Relevantné opatrenia		<p>Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá; Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa; Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná; Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno; Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa; Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica; Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava; Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina; Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou.</p> <p>Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktorá vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenia a vyhodnotenia možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov.</p> <p>Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom: Komplexná modernizácia v zmysle stanovenej stratégie s cieľom zvýšenia kapacity, traťovej rýchlosti a kvality, bezpečnosti v jednotlivých ŽST a TIOP. Rekonštrukcia ŽST, zabezpečovacieho zariadenia a priestorov pre cestujúcich, vrátane výstavby / premiestnenia železničných zastávok s cieľom maximálneho využitia potenciálu traťového úseku - železničnej dopravy.</p> <p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja; Vozidlá MHD/VHD: nákup a modernizácia vozového parku; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.</p>
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/+1	<p>Špecifický cieľ môže mať priamy pozitívny vplyv na uvedené územia vplyvom zvýšenia podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave, čiže znížením znečisťujúcich látok z verejnej dopravy emitujúcich do okolia.</p> <p>Väčšina navrhnutých opatrení má líniový charakter; potenciálne mierne negatívny priamy vplyv či nutnosť primeraného posúdenia vo fáze projektu možno vzhľadom k trasovaniu železničných tratí očakávať pri opatrení: Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá – Myjava, ktorá je v strete s CHKO Biele Karpaty (trasa vedená po hranici CHKO), s CHKO Malé Karpaty a s ÚEV Čachtické Karpaty (trasa vedená po hranici); Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina vedie územím PR Beckovské Skalice, ÚEV Beckovské Skalice, ÚEV Váh pri Zamarovciach a v tesnej blízkosti CHVÚ Dubnické štrkovisko. Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina ďalej môže predstavovať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Strážovské vrchy, ÚEV Čertov, ÚEV Javornický hrebeň a EVL Beskydy. Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá ďalej môže znamenať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Strážovské vrchy, ÚEV Čertov, ÚEV Javornický hrebeň a EVL Beskydy. Pri Optimalizácii železničnej trate Prievidza – Jelšovce možno predpokladať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi ÚEV Vtáčnik a ÚEV Rokoš.</p> <p>Všetky zábery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti, bude nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu chráneného územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy.</p> <p>V prípade stretov stavieb z relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.</p> <p>Celkovo tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv.</p>
Odpady/environmentálne záťaž	-1/+1	<p>Priamy pozitívny vplyv môžu mať uvedené relevantné opatrenia v súvislosti s minimalizáciou podielu vozidiel bez alternatívneho pohonu, ktoré môžu produkovať znečisťujúce látky do okolitého prostredia.</p> <p>Priamy negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba uvedených konkrétnych stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv železnice, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p> <p>Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri nasledujúcom opatrení ku stretu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude nutné preveriť : na trase opatrenia Vysokorychlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina sa nachádza skládka odpadov Dubnica nad Váhom - Lúštek, pravdepodobná environmentálna záťaž Borčice - neriadená skládka TKO - štrkové jamy, pravdepodobná environmentálna záťaž Dulov - skládka TKO - štrkové jamy.</p> <p>Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi a environmentálne záťaž bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>Možno tak celkovo na strane bezpečnosti identifikovať potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv, ktorý bude skôr priamy.</p>
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	<p>Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie.</p> <p>Konkrétne strety navrhnutých stavieb s nehnuteľnými národnými kultúrnymi pamiatkami, pamiatkovými rezerváciami a pamiatkovými zónami bude nutné posúdiť v procese EIA a nadväzujúcich stupňoch projektovej dokumentácie v súlade so zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu, v znení neskorších predpisov.</p> <p>V prípade identifikácie stretu konkrétneho návrhu uvedených stavieb s lokalitami archeologických nálezísk bude pred začatím stavebnej činnosti informovaný krajský pamiatkový úrad, ktorý vykonáva štátnu správu v oblasti archeológie podľa § 11 zákona č. 49/200 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu, v znení neskorších predpisov.</p> <p>Možno tak na strane bezpečnosti identifikovať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.</p>
Záver	Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	+1/+2	Modernizácia vozového parku môže mať priamy potenciálne mierny až významný pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu.
Hluk a vibrácie	+1/+2	Modernizácia vozového parku môže mať priamy potenciálne mierny až významný pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Naplnením tohto špecifického cieľa tak možno predpokladať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv i na verejné zdravie obyvateľov.
Voda	0	V súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom sa nepredpokladá ovplyvnenie vodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	Uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	V súvislosti uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredia	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do uvedených lokalít chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Odpady/environmentálne záťaže	0	V súvislosti s nákupom vozidiel MHD/VHD možno predpokladať vyradenie starých vozidiel, s ktorými je nutné odovzdať kompletne staré vozidlo osobe vykonávajúcej zber starých vozidiel podľa § 64 zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Možno tak identifikovať zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do kultúrnych/historických pamiatok, ani do archeologických lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora osvetových a vzdelávacích kampaní v oblasti udržateľnej mobility a životného prostredia</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti, Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS, Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy, Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy, Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy, Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy, Propagácia parkovacích domov, osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy, Podpora dopravnej výchova detí, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Propagácia udržateľnej mestskej mobility, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy, bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách. Vzhľadom k tomu, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na kvalitu ovzdušia a klímy, bol tak identifikovaný nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy, bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách. Vzhľadom k tomu, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie, bol tak identifikovaný nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy, bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách. Môže tak dôjsť k zníženiu zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečisteniu ovzdušia. Vzhľadom k tomu, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na verejné zdravie obyvateľov, bol tak identifikovaný nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Voda	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá vplyv na vodný režim. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá záber poľnohospodárskej pôdy. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá záber lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredia	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Z hľadiska flóry sa predpokladá zanedbateľný/nulový vplyv, keďže uvedené relevantné opatrenia sú tzv. mäkké opatrenia PUM TSK a nepredstavujú zásah do prírodného prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv..
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia a ani do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv na uvedené lokality.
Odpady/environmentálne záťaž	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik nových spevnených plôch a pod. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaž.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológie	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do území s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	



<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora zapojenia miest do európskych kampaní – napr. Európsky týždeň mobility</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Uvedený špecifický cieľ je konkrétnym opatrením, ktoré napĺňa rad mäkkých opatrení PUM TSK, ktoré sú formulované na obecnej úrovni: Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy, Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy, osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy, Podpora dopravnej výchovy detí, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Propagácia udržateľnej mestskej mobility, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava apod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách. Vzhľadom k tomu, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na kvalitu ovzdušia a klímy, bol tak identifikovaný zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava apod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách. Vzhľadom k tomu, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na hluk a vibrácie, bol tak identifikovaný zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava apod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na súčasných komunikáciách. Môže tak dôjsť k zníženiu zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečisteniu ovzdušia. Vzhľadom k tomu, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na verejné zdravie obyvateľov, bol tak identifikovaný zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Voda	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do vodného prostredia.
Poľnohospodárska pôda	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na poľnohospodárske pôdy.
Lesné pozemky	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredia	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv krajiny.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM SK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do chránených území podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na uvedené chránené lokality.
Odpady/environmentálne záťaž	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik nových spevnených plôch a pod. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaž.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do území s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		
<b>Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)</b>		
<b>Strategický cieľ</b>		
<b>Podpora vzniku IDS</b>		
<b>Špecifický cieľ</b>		
<b>Zavedenie integrácie železničnej a autobusovej dopravy</b>		
<b>Relevantné opatrenia</b>		
Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Možnosť vytvorenia spoločného IDS so Žilinským samosprávnym krajom. Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility		
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	0/+1	Základná podmienka naplnenia špecifického cieľa zvýšenia integrácie železničnej a autobusovej dopravy je kvalitná cestná a železničná sieť, t. j. sieť v podobe relevantných opatrení vyhodnotených v tejto kapitole IV. v rámci prvej oblasti zmeny Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba. Zaistenie špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov a zníženia nákladov je skôr opatrením systémovým, t. j. zahŕňa v rámci PUM tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia, pri ktorých sa nepredpokladá významnejší vplyv. Tieto opatrenia nie sú v rámci PUM TSK v tejto fáze lokalizované. V obecnej rovine môže realizácia týchto opatrení teoreticky prispieť k optimalizácii a hospodárnosti využívania prostriedkov verejnej dopravy (autobusovej a železničnej), a tým k zníženiu podielu znečisťujúcich látok emitovaných verejnou dopravou a k celkovému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Lokálne môže však dôjsť k zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných autobusovou dopravou. Na druhej strane dôjde v mnohých prípadoch k presunu tranzitnej dopravy z intravilánu do extravilánu miest a obcí, čo prispeje k zlepšeniu kvality ovzdušia v centrálnych a najviac obývaných častiach miest a obcí. Presun tranzitnej dopravy mimo centra miest a obcí prispeje aj k zlepšeniu klimatických podmienok v intravilánoch miest a väčších obcí. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv. Bude sa jednať prevažne o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka optimálnej kombinácii obidvoch druhov verejnej dopravy a vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. V oblasti železničnej dopravy možno očakávať znižovanie hlukovej záťaže a pôsobenia vibrácií výstavbou kvalitných nových tratí a modernizácií tratí existujúcich. Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení (predovšetkým na poli železničnej dopravy), môže mať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv aj na prenos vibrácií do chránenej zástavby miest a obcí. Môže sa jednať o priamy i nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Špecifický cieľ zvýšenia integrácie železničnej a autobusovej dopravy môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy (vďaka ich optimalizácii a integrácii) na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej automobilovou dopravou. Rovnako vďaka zvýšeniu bezpečnosti budovanej infraštruktúry v podobe rekonštrukcií a modernizácií dopravných stavieb bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, napr. v zmysle zníženia novej nehodovosti verejnej dopravy. Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie) nemožno však vylúčiť lokálne zhoršenie podmienok pre určité skupiny obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne mierne pozitívny. Bude sa jednať prevažne o nepriamy vplyv.
Voda	0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu. Vyššie navrhnuté relevantné opatrenia v zmysle špecifického cieľa odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov, majú charakter systémových opatrení, t. j. zahŕňajú v rámci PUM tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia, pri ktorých sa nepredpokladá významnejší vplyv. Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa irelevantné. Vplyv bol pri týchto opatreniach vyhodnotený ako zanedbateľný.
Poľnohospodárska pôda	0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu. Pri vyššie uvedených relevantných opatreniach je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov a zníženia nákladov považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako zanedbateľný.
Lesné pozemky	0	Podobne ako pri pôdach sú v obecnej rovine realizáciou uvedených dopravných stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Pri vyššie uvedených opatreniach je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov a zníženia nákladov považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako zanedbateľný.
Horninové prostredia	0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. Pri všetkých relevantných opatreniach špecifického cieľa bol identifikovaný zanedbateľný vplyv; hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov je irelevantné.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Pri vyššie uvedených relevantných opatreniach je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako zanedbateľný.
Krajina	0	Pri vyššie uvedených relevantných opatreniach je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako zanedbateľný.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. Pri vyššie uvedených relevantných opatreniach je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako zanedbateľný.
Odpady/environmentálne záťaž	0	Hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov je možné považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako zanedbateľný.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov je možné považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako zanedbateľný.

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora vzniku IDS</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Zavedenie integrácie železničnej a autobusovej dopravy</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	<p>Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Možnosť vytvorenia spoločného IDS so Žilinským samosprávnym krajom.</p> <p>Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate</p> <p>Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility</p>	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)
Strategický cieľ		Podpora vzniku IDS
Špecifický cieľ		Zaistenie dopravnej obsluhy sídel v TSK verejnou dopravou
Relevantné opatrenia		Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Možnosť vytvorenia spoločného IDS so Žilinským samosprávnym krajom. Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom. Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; prestupné uzly a terminály VHD; Vozidlá MHD/VHD - nákup a modernizácia vozového parku; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS.
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	0/+1	Základná podmienka naplnenia špecifického cieľa zvýšenia integrácie železničnej a autobusovej dopravy je kvalitná cestná a železničná sieť, t. j. sieť v podobe relevantných opatrení vyhodnotených v tejto kapitole IV. v rámci prvej oblasti zmeny Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba. Zaistenie špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov je skôr opatrením systémovým, t. j. zahŕňa v rámci PUM tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia, pri ktorých sa nepredpokladá významnejší vplyv. Tieto opatrenia nie sú v rámci PUM TSK v tejto fáze lokalizované. V obecnej rovine môže realizácia týchto opatrení teoreticky prispieť k optimalizácii a hospodárnosti využívania prostriedkov verejnej dopravy (autobusovej a železničnej), a tým k zníženiu podielu znečisťujúcich látok emitovaných verejnou dopravou a k celkovému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Lokálne môže však dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných autobusovou dopravou. Na druhej strane dôjde v mnohých prípadoch k presunu tranzitnej dopravy z intravilánu do extravilánu miest a obcí, čo prispeje k zlepšeniu kvality ovzdušia v centrálnych a najviac obývaných častiach miest a obcí. Presun tranzitnej dopravy mimo centra miest a obcí prispeje aj k zlepšeniu klimatických podmienok v intravilánoch miest a väčších obcí. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv. Bude sa jednať prevažne o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka optimálnej kombinácii obidvoch druhov verejnej dopravy a vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. V oblasti železničnej dopravy možno očakávať znižovanie hlukovej záťaže a pôsobenia vibrácií výstavbou kvalitných nových tratí a modernizácií tratí existujúcich. Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení (predovšetkým na poli železničnej dopravy), môže mať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv aj na prenos vibrácií do chránenej zástavby miest a obcí. Môže sa jednať o priamy i nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Špecifický cieľ zvýšenia integrácie železničnej a autobusovej dopravy môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy (vďaka ich optimalizácii a integrácii) na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej automobilovou dopravou. Rovnako vďaka zvýšeniu bezpečnosti budovanej infraštruktúry v podobe rekonštrukcií a modernizácií dopravných stavieb bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, napr. v zmysle zníženia novej nehodovosti verejnej dopravy. Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredie (najmä hluk a vibrácie) nemožno však vylúčiť lokálne zhoršenie podmienok pre určité skupiny obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv. Bude sa jednať prevažne o nepriamy vplyv.
Voda	0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu. Vyššie navrhnuté relevantné opatrenia v zmysle špecifického cieľa odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov, majú charakter systémových opatrení, t. j. zahŕňajú v rámci PUM tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia, pri ktorých sa nepredpokladá významnejší vplyv. Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa irelevantné. Vplyv bol u týchto opatrení vyhodnotený ako zanedbateľný.
Poľnohospodárska pôda	0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu. Pri vyššie uvedených relevantných opatreniach je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov a zníženia nákladov považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako zanedbateľný.
Lesné pozemky	0	Podobne ako pri pôdach sú v obecnej rovine realizáciou uvedených dopravných stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Pri vyššie uvedených opatreniach je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov a zníženia nákladov považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako zanedbateľný.
Horninové prostredia	0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. Pri všetkých relevantných opatreniach špecifického cieľa bol identifikovaný zanedbateľný vplyv; hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov je irelevantné.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Pri vyššie uvedených relevantných opatreniach je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako zanedbateľný.
Krajina	0	Pri vyššie uvedených relevantných opatreniach je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako zanedbateľný.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. U vyššie uvedených opatrení je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako zanedbateľný.
Odpady/environmentálne záťaže	0	Hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov je možné považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako zanedbateľný.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov, zníženia nákladov je možné považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako zanedbateľný.

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora vzniku IDS</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Zaistenie dopravnej obsluhy sídel v TSK verejnou dopravou</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja: Zapojenie železničnej, prímestskej autobusovej aj mestskej hromadnej dopravy. Zjednotenie tarify, optimalizácia linkového vedenia. Možnosť vytvorenia spoločného IDS so Žilinským samosprávnym krajom. Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom. Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; prestupné uzly a terminály VHD; Vozidlá MHD/VHD - nákup a modernizácia vozového parku; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS.	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Podpora vzniku IDS</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Zavádzanie motivačných opatrení pre ekologickjšie vozidlá; Zvýhodnené parkovanie pre vozidlá s ekologickým pohonom; Podpora tvorby a aktualizácie plánovacej dokumentácie; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ, zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy, v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení nebude mať svojím charakterom priamy negatívny či pozitívny vplyv na zmenu ovzdušie/klímy v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli prispieť ku zvýšeniu podielu verejnej dopravy a na druhej strane teda ku zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť i na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Vplyv možno celkovo hodnotiť ako nulový až potenciálne mierne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Podobne ako v prípade vplyvov na ovzdušie a klímu nebude mať špecifický cieľ, zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy, v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení priamy negatívny či pozitívny vplyv na zmenu fyzikálnych faktorov v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli prispieť k zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu bezpečných prvkov siete peších trás a na druhej strane k zníženiu intenzít individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť aj na miernom znížení hlukovej záťaže v intravilánoch miest/obcí. Vplyv možno celkovo hodnotiť ako nulový až potenciálne mierne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Špecifický cieľ bude mať vzhľadom k vyššie uvedenému zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov v mestách/v obciach. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je aj pri poľnohospodárskej pôde možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy, považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredia	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv rovnako vyhodnotený ako nulový, keďže hodnotenie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy, irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/environmentálne záťaž	0	Hodnotenie miery vplyvu na odpady/staré ekologické záťaž je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky alebo vplyvu z pohľadu archeológie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Vznik vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá VOD</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Vozidlá MHD/VHD - nákup a modernizácia vozového parku	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ, vznik vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá VHD/MHD, v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení je svojím charakterom opatrením skôr systémovým, t. j. zahŕňa v rámci PUM tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia, pri ktorých sa nepredpokladá významnejší vplyv. Môže teoreticky prispieť k zlepšeniu vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti a následne k zvýšeniu podielu verejnej dopravy v mestách Trenčianskeho kraja a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo pozitívne prejavíť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest Trenčianskeho kraja. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne mierne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku zvýšenia spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy formou vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá VHD/MHD možno súhrnne očakávať v podobe možného zníženia podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech dopravy verejnej v mestách Trenčianskeho kraja. Tomuto cieľovému efektu by samozrejme predchádzalo opatrenie typu Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne mierne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejnú zdravie	+1	Špecifický cieľ, vznik vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá VHD/MHD, by teoreticky mohol mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu verejnej dopravy v mestách na úkor individuálnej automobilovej dopravy by malo mať minimálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu vyššie navrhnutých, svojím charakterom skôr systémových (mäkkých), opatrení typu vznik vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá VHD/MHD irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je aj pri poľnohospodárskej pôdy možné hodnotenie vplyvu s ohľadom na vyššie navrhnuté opatrenia typu vznik vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá VHD/MHD považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vznik vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá VHD/MHD považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredia	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vznik vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá VHD/MHD považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vznik vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá VHD/MHD považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv rovnako vyhodnotený ako nulový, keďže hodnotenie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vznik vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá VHD/MHD považovať za irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vznik vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá VHD/MHD považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/environmentálne záťaž	0	Hodnotenie miery vplyvu z hľadiska odpadov /starých ekologických záťaží je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vznik vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá VHD/MHD považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky alebo vplyvu z pohľadu archeológie je v rámci vyššie navrhnutých opatrení typu vznik vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá VHD/MHD považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Preferencia vozidiel VOD/MHD na križovatkách</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Vozidlá MHD/VHD - nákup a modernizácia vozového parku	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy formou preferencie vozidiel VHD/MHD na križovatkách v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení je svojím charakterom opatrením skôr systémovým, t. j. zahŕňa v rámci PUM tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia, pri ktorých sa nepredpokladá významnejší vplyv. Môže teoreticky prispieť k zlepšeniu vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti a následne k zvýšeniu podielu verejnej dopravy v mestách Trenčianskeho kraja a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo pozitívne prejavíť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest Trenčianskeho samosprávneho kraja. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne mierne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku zvýšenia spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy formou preferencie vozidiel VHD/MHD na križovatkách možno súhrne očakávať v podobe možného zníženia podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech dopravy verejnej v mestách Trenčianskeho samosprávneho kraja. Tomuto cieľovému efektu by samozrejme predchádzali opatrenia typu Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy aj. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne mierne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejnú zdravie	+1	Špecifický cieľ, preferencia vozidiel VHD/MHD na križovatkách, by teoreticky mohol mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu verejnej dopravy v mestách na úkor individuálnej automobilovej dopravy by malo mať minimálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu vyššie navrhnutých svojím charakterom skôr systémových (mäkkých) opatrení typu preferencia vozidiel VHD/MHD na križovatkách irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je aj pri poľnohospodárskej pôde možné hodnotenie vplyvu s ohľadom na vyššie navrhnuté opatrenia typu preferencia vozidiel VHD/MHD na križovatkách považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu preferencia vozidiel VHD/MHD na križovatkách považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredia	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu preferencia vozidiel VHD/MHD na križovatkách považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu preferencia vozidiel VHD/MHD na križovatkách považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv rovnako vyhodnotený ako nulový, keďže hodnotenie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu preferencia vozidiel VHD/MHD na križovatkách považovať za irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu preferencia vozidiel VHD/MHD na križovatkách považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/environmentálne záťaž	0	Hodnotenie miery vplyvu z hľadiska odpadov /starých ekologických záťaží je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu preferencia vozidiel VHD/MHD na križovatkách považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky alebo vplyvu z pohľadu archeológie je v rámci vyššie navrhnutých opatrení typu preferencia vozidiel VHD/MHD na križovatkách považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny	Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)	
Strategický cieľ	Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy	
Špecifický cieľ	Zaistenie údržby komunikácií v zimných aj letných mesiacoch	
Relevantné opatrenia	Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	0/+2	Špecifický cieľ, zaistenie údržby komunikácií v zimných aj letných mesiacoch na území Trenčianskeho kraja, je svojím charakterom opatrením skôr mäkkým, teda systémovým. Zaistenie údržby komunikácií v letných suchých mesiacoch môže znížiť sekundárnu prašnosť (zvírený prach z prejazdu automobilov) a môže tak mať významne pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia. Vzhľadom k charakteru uvedeného špecifického cieľa možno identifikovať priamy potenciálne významne pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia.
Hluk a vibrácie	0	Špecifický cieľ, zaistenie údržby komunikácií v zimných aj letných mesiacoch na území Trenčianskeho kraja, je svojím charakterom opatrením skôr mäkkým, teda systémovým. Hodnotenie miery vplyvu na hluk a vibrácie je z tohto pohľadu irelevantné a vplyv je možné vyhodnotiť ako nulový.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/0	Špecifický cieľ, zaistenie údržby komunikácií v zimných aj letných mesiacoch na území Trenčianskeho kraja, je svojím charakterom opatrením skôr mäkkým, teda systémovým. Vzhľadom k vyššie identifikovanému vplyvu na ovzdušie možno rovnako predpokladať zanedbateľný až potenciálne významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov.
Voda	-1/0	Špecifický cieľ, zaistenie údržby komunikácií v zimných aj letných mesiacoch na území Trenčianskeho kraja, je svojím charakterom opatrením skôr mäkkým, teda systémovým. Z pohľadu dopadov údržby komunikácií v zimných mesiacoch, bude vplyv na vody skôr mierne negatívneho charakteru. Je všeobecne známe, že posypové materiály na báze chloridov môžu meniť chemické a fyzikálne vlastnosti pôd v okolí komunikácií a prispieť tak k mobilizácii stopových kovov z pôd do povrchovej a podzemnej vody. Majú tiež potenciál meniť gradient hustoty a tým aj fyzikálne a ekologické vlastnosti prijímajúceho vodného útvaru a zvyšovať salinitu povrchových vôd. Pritom zvýšená salinita vôd môže následne spôsobiť napr. zákal vôd, čo môže zapríčiniť úbytok kyslíka vo vodách a tým následne vyvolať zvýšenú mortalitu vodných organizmov alebo zmeny biodiverzity. Celkovo tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Obdobne ako pri vplyve na vody možno z pohľadu dopadov údržby komunikácií v zimných mesiacoch identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Špecifický cieľ a konkrétne zimná údržba komunikácií chloritovými soľami môže mať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredia	-1/0	V súvislosti so zimnou údržbou komunikácií chloritovými soľami možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Zvýšená salinita vôd vplyvom zimnej údržby chloritovými soľami môže spôsobiť napr. zákal vôd a následný úbytok kyslíka vo vodách. V dôsledku toho môže dochádzať k zvýšenej mortalite vodných organizmov či zmeny biodiverzity. Vysoký obsah fosforu a dusíka vo vodách predstavuje vážne riziko pre vodné systémy, pretože slúžia ako živiny a podporujú nadmerný rast niektorých vodných organizmov. Samotné chloridy sú pre ryby a vodné bezstavovce relatívne málo toxické, aj keď tento fakt nebol doteraz podložený dlhodobými relevantnými štúdiami. Mierne toxické môžu byť posypové materiály pre malé živočíchy, zároveň kryštáliky chloridov môžu lákať zver a vtáky, čo môže zvyšovať pravdepodobnosť dopravných nehôd. Možno tak identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na flóru, faunu a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Hodnotenie miery vplyvu na krajinu (krajinný ráz) je z tohto pohľadu irelevantné a vplyv je možné vyhodnotiť ako nulový.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Z pohľadu údržby komunikácií v zimných mesiacoch bude vplyv na uvedené územia skôr mierne negatívneho charakteru. V niektorých chránených územiach môže byť údržba komunikácií solením zakázaná. V tomto smere musia byť vždy zohľadnené požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a je nutné dodržiavať všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Odpady/environmentálne záťaž	-1	Špecifický cieľ, zaistenie údržby komunikácií v zimných aj letných mesiacoch na území Trenčianskeho kraja, je svojím charakterom opatrením skôr mäkkým, teda systémovým. Hodnotenie miery vplyvu na odpady a staré ekologické záťaž je možné označiť za mierne negatívne. V prípade naplňovania špecifického cieľa je možné očakávať vznik bežných odpadov z letnej/zimnej údržby komunikácií, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológie	0	Špecifický cieľ, zaistenie údržby komunikácií v zimných aj letných mesiacoch na území Trenčianskeho kraja, je svojím charakterom opatrením skôr mäkkým, teda systémovým. Z pohľadu hodnotenia dopadov údržby komunikácií v zimných mesiacoch možno vplyv na uvedené charakteristiky vyhodnotiť ako zanedbateľný.
Záver	Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.	



<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Zvýšenie informovanosti účastníkov cestnej premávky – mimoriadne stavy</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Rozvoj dopravnej telematiky, Webové aplikácie a informačné portály	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení môže prispieť k plynulosti dopravy, nižšiemu výskytu koncesií a nižšej emisnej záťaži. V súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí, keďže sa jedná o skôr nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	V prípade umiestnenia telematických systémov môže byť dosiahnutá nižšia hluková záťaž. Relevantnými opatreniami môže byť rovnako dosiahnuté zníženie vibrácií. Uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie v jednotlivých mestách a obciach, keďže sa jedná o skôr nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Vzhľadom k tomu, že tento špecifický cieľ môže mať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a hlukovú situáciu jednotlivých miest a obcí, možno rovnako predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Jedná sa skôr o nepriamy vplyv.
Voda	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do vodného prostredia.
Poľnohospodárska pôda	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na poľnohospodárske pôdy.
Lesné pozemky	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredia	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv krajinu.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na uvedené chránené lokality.
Odpady/environmentálne záťaže	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik nových spevnených plôch a pod. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaže.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do území s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Zaviesť plánovanie dochádzania do zamestnania a škôl – podpora vzniku firemných či školských plánov mobility</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Podpora firemných plánov mobility (bonusy, zázemie pre cyklistov atď.); Podpora dopravnej výchovy detí; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Vozidlá MHD/VHD - nákup a modernizácia vozového parku; Zvýhodnené parkovanie pre vozidlá s ekologickým pohonom; Podpora pre carpooling (spolujazda); Podpora pre carsharing (zdieľanie vozidiel)	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ, plánovanie dopravy do zamestnania a škôl, je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení svojím charakterom opatrením systémovým (mäkkým). Teoreticky by vyššie uvedené plánované opatrenia mohli prispieť k optimalizácii dopravy v mestách (cesty do škôl a zamestnania) a k zvýšeniu podielu verejnej/cyklistickej/pešej dopravy a k využívaniu carpooling a carsharing systémov, v dôsledku aj k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. Tento fakt by sa následne mohol prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Vplyv možno celkovo hodnotiť ako nulový až potenciálne mierne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Špecifický cieľ, plánovanie dopravy do zamestnania a škôl, je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení svojím charakterom opatrením systémovým (mäkkým). Teoreticky by plánované opatrenia mohli prispieť k zvýšeniu podielu cyklistickej/pešej/verejnej dopravy a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť aj na miernom znížení hlukovej záťaže v intravilánoch miest/obcí. Vplyv možno celkovo hodnotiť ako nulový až potenciálne mierne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1	Špecifický cieľ bude mať vzhľadom k vyššie uvedenému potenciálne mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov v mestách/v obciach.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, plánovanie dopravy do zamestnania a škôl, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je aj pri poľnohospodárskej pôde možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, plánovanie dopravy do zamestnania a škôl, považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, plánovanie dopravy do zamestnania a škôl, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredie	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, plánovanie dopravy do zamestnania a škôl, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, plánovanie dopravy do zamestnania a škôl, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv rovnako vyhodnotený ako nulový, keďže hodnotenie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, plánovanie dopravy do zamestnania a škôl, irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, plánovanie dopravy do zamestnania a škôl, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/environmentálne záťaže	0	Hodnotenie miery vplyvu na odpady/staré ekologické záťaže je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, plánovanie dopravy do zamestnania a škôl, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky alebo vplyvu z pohľadu archeológie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, plánovanie dopravy do zamestnania a škôl, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšiť efektivitu systémov dopravy v pokoji</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora TSK na vzniku parkovacích politík v mestách kraja vrátane spoplatnenia využitia parkovacích plôch</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Kapacitné parkovanie pre cyklistov Propagácia parkovacích domov; Zvýhodnené parkovanie pre vozidlá s ekologickým pohonom; P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride) Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zavádzanie motivačných opatrení pre ekologickjšie vozidlá; Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu využívania prostriedkov verejnej a nemotorovej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy na území miest/obcí. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne mierne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv na ovzdušie a klímu.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej a nemotorovej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne mierne pozitívny. Bude sa jednať skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Špecifický cieľ môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej a nemotorovej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej individuálnou automobilovou dopravou. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulový až potenciálne mierne nepriamy pozitívny.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, podpora vzniku parkovacej politiky v mestách Trenčianskeho kraja, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je aj pri poľnohospodárskej pôde možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, podpora vzniku parkovacej politiky v mestách Trenčianskeho kraja, považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, podpora vzniku parkovacej politiky v mestách Trenčianskeho kraja, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredie	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, podpora vzniku parkovacej politiky v mestách Trenčianskeho kraja, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, podpora vzniku parkovacej politiky v mestách Trenčianskeho kraja, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv rovnako vyhodnotený ako nulový, keďže hodnotenie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, podpora vzniku parkovacej politiky v mestách Trenčianskeho kraja, irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, podpora vzniku parkovacej politiky, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/environmentálne záťaže	0	Hodnotenie miery vplyvu na odpady/staré ekologické záťaže je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, podpora vzniku parkovacej politiky v mestách Trenčianskeho kraja, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológie	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky alebo vplyvu z pohľadu archeológie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa, podpora vzniku parkovacej politiky v mestách Trenčianskeho kraja, irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

Oblasť zmeny		Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)
Strategický cieľ		Zvýšiť efektívnosť systémov dopravy v pokoji
Špecifický cieľ		V nadväznosti na železničnú a verejnú dopravu vybudovať parkoviská typu P + R
Relevantné opatrenia		P+R (Park and Ride); prestupné uzly a terminály VHD Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Ovzdušie a klíma	-1/+2	V obecnej rovine môže realizácia týchto opatrení teoreticky prispieť k optimalizácii a hospodárnosti využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým k zníženiu podielu znečisťujúcich látok emitovaných verejnou dopravou a k celkovému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Lokálne môže však dôjsť k zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok v miestach P+R, TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Hluk a vibrácie	-1/+2	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka optimálnej kombinácii všetkých druhov verejnej dopravy a vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. Lokálne môže však dôjsť k zvýšeniu hlukovej záťaže v miestach P+R, TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	Špecifický cieľ môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy (vďaka ich optimalizácii a integrácii) na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej automobilovou dopravou. Lokálne môže však dôjsť k zvýšeniu koncentrácií znečisťujúcich látok a hlukovej záťaže v miestach P+R, TIOP a prestupných uzlov a terminálov VHD. Z tohto dôvodu možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má akákoľvek výstavba nových dopravných stavieb väčšieho rozsahu. Väčšina vyššie navrhnutých relevantných opatrení nie je líniového charakteru, čo už značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd, napr. všetky opatrenia zahrňujúce výstavbu parkovísk typu P+R (Park and Ride). Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzavretý tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Najviac akákoľvek zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TSK sa neočakáva významnejšie riziko pre vodný režim, najviac v každom jednotlivom prípade je vplyv na vody možné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja a do územia chránenej vodohospodárskej oblasti (opatrenie TIOP Lúky pod Makytou zasahuje do OPVZ aj do CHVO Beskydy a Javorníky). V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). V ďalších stupňoch projektových príprav na úrovni zámerov/projektov bude nutné zohľadniť prípadné strety jednotlivých stavieb zo zariadení projektov s ochrannými pásmami prírodných a liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov v zmysle zákona č. 538/2005 Z. z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často sa jedná o významný zásah do uvedených plôch, avšak zodpovedajúce parametrom, charakteru i významnosti uvedených dopravných stavieb. V prípade parkovísk typu P+R (Park and Ride) sa predpokladá určitý zásah do pôdneho prostredia. V prípade výstavby TIOP sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný. Možnosti minimalizácie záberu pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú úlohu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno však do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov. Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne negatívny vplyv.
Lesné pozemky	0	Podobne ako pri pôdach sú v obecnej rovine realizáciou uvedených dopravných stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zábery týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov nebol pri vyššie uvedených relevantných opatreniach identifikovaný. Prípadnú mieru zásahu do lesných pozemkov je nutné vyhodnotiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie pri jednotlivých relevantných opatreniach. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredie	0	Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. Pri vyššie uvedených relevantných opatreniach špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti ich lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. Podľa § 19 zákona č. 44/1998 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.

Oblasť zmeny		Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)
Strategický cieľ		Zvýšiť efektivitu systémov dopravy v pokoji
Špecifický cieľ		V nadväznosti na železničnú a verejnú dopravu vybudovať parkoviská typu P + R
Relevantné opatrenia		P+R (Park and Ride); prestupné uzly a terminály VHD Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou; Prestupný terminál Myjava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP) vrátane parkoviska P+R: TIOP Ilava; TIOP Nové Mesto nad Váhom; TIOP Partizánske; TIOP Považská Bystrica; TIOP Prievidza; TIOP Púchov; TIOP Trenčín; TIOP Nováky; TIOP Bánovce nad Bebravou; TIOP Dubnica nad Váhom; TIOP Trenčianska Teplá; TIOP Kostolná-Záriečie; TIOP Lúky pod Makytou; TIOP Myjava; TIOP Nemšová; TIOP Stará Turá Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	Hodnotenie	Komentár
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie v mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy tak výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Väčšina navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrenia parkovísk, TIOP, prestupné uzly a terminály VHD. Prípadné vplyvy jednotlivých relevantných opatrení je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňoch projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný zanedbateľný až mierne negatívny vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných stavieb dochádza obecné k estetickému ovplyvneniu krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu parkovísk, TIOP, prestupných uzlov a terminálov VHD nebude dochádzať k nežiaducej fragmentácii krajiny, ktoré je inak typickým negatívnym sprievodným javom líniových stavieb vo voľnej krajine. Prípadné negatívne dopady na krajinu možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami. Na základe vyššie uvedeného je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný. Konečnú mieru vplyvov na krajinu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je stret s chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. Vyššie uvedené navrhnuté opatrenia nemajú líniový charakter a nachádzajú sa na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný stret s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný. V súvislosti so žiadnym relevantným opatrením špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný stret s riešenými lokalitami a možno preto identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv. TIOP Kostolná-Záriečie sa nachádza v tesnej blízkosti ÚEV Prepadisko, a preto je nutné spracovať primerané posúdenie vo fáze projektu. V každom prípade, všetky zámery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti je nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu chránených území, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. Prípadný stret vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES (i mestskými) a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Pre účely minimalizácie vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť vhodným technickým riešením stavieb a realizáciou sprievodných opatrení. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.
Odpady/environmentálne záťaž	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať v obecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne sa teda jedná o negatívne vplyvy spôsobené záberom pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade realizácie vyššie uvedených opatrení budú tieto vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť pre spätné zásypy stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej možno v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií a železničných tratí, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nedochádza pri vyššie uvedených opatreniach k územnému stretu s envirozáťažou. Možno identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne negatívny vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného stretu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou je právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z., o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Záver	Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.	

<b>Oblasť zmeny</b>	<b>Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)</b>	
<b>Strategický cieľ</b>	<b>Zvýšiť efektívnosť systémov dopravy v pokoji</b>	
<b>Špecifický cieľ</b>	<b>Podpora rozvoja telematických systémov (informácie o mimoriadnych situáciách, navádzanie vozidiel na vybrané parkoviská)</b>	
<b>Relevantné opatrenia</b>	Rozvoj dopravnej telematiky, Webovej aplikácie a informačných portálov	
<b>Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia</b>		
<b>Zložka životného prostredia</b>	<b>Hodnotenie</b>	<b>Komentár</b>
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení môže prispieť k plynulosti dopravy, nižšiemu výskytu koncesíí a k nižšej emisnej záťaži. V súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí, keďže sa jedná o skôr nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	V prípade umiestnenia telematických systémov môže byť dosiahnutá nižšia hluková záťaž. Relevantnými opatreniami môže byť rovnako dosiahnuté zníženie vibrácií. Uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie v jednotlivých mestách a obciach, keďže sa jedná o skôr nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Vzhľadom k tomu, že tento špecifický cieľ môže mať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a hlukovú situáciu jednotlivých miest a obcí, možno rovnako predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Jedná sa skôr o nepriamy vplyv.
Voda	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do vodného prostredia.
Poľnohospodárska pôda	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na poľnohospodárske pôdy.
Lesné pozemky	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv krajinu.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na uvedené chránené lokality.
Odpady/environmentálne záťaž	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik nových spevnených plôch a pod. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaž
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Pre uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do území s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
<b>Záver</b>	<b>Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.</b>	

**IV. 1. 2. Hodnotenie vplyvov na lokality NATURA 2000**

Pre účely správy o hodnotení PUM TSK bola spracovaná samostatná štúdie „Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000“ (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D. & Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2020). Primerané posúdenie je prílohou č. 1 tejto správy o hodnotení.

Primerané posúdenie bolo spracované podľa Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy NATURA 2000 v Slovenskej republike (Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, aktualizované znenie z roku 2016).

Primerané posúdenie bolo vypracované na základe Návrhovej časti PUM TSK a rekognoskácie záujmového územia z rokov 2008, 2012, 2016, 2019 a 2020.

V nasledujúcom textu je uvedené stručné zhrnutie záverov primeraného posúdenia.

Vyhodnotenie významnosti vplyvov na predmety ochrany bolo vykonané podľa nasledujúcej stupnice významnosti vplyvov:

**Tabuľka 25 Stupnica významnosti vplyvov na predmety ochrany**

Významnosť vplyvu	Termín	Popis
-2	významný negatívny vplyv	Nepriaznivý vplyv na integritu územia podľa čl. 6.3 smernice o biotopoch. Významný rušivý až likvidačný vplyv na biotop alebo populáciu druhu alebo ich podstatnú časť; významné narušenie ekologických podmienok biotopu alebo druhu, významný zásah do biotopu alebo do prirodzeného vývoja druhu. Plán je možné schváliť len za splnenia podmienok stanovených v odsekoch 6 až 8 § 28 zákona o ochrane prírody.
-1	mierne negatívny vplyv	Obmedzený (mierny) nevýznamný negatívny vplyv. Mierne rušivý vplyv na biotop či populáciu druhu; mierne narušenie ekologických podmienok biotopu alebo druhu, okrajový zásah do biotopu alebo do prirodzeného vývoja druhu. Možno ho zmierniť alebo vylúčiť navrhnutými zmierňujúcimi opatreniami. Nevylučuje schválenie plánu.
0	nulový vplyv	Žiadny preukázateľný vplyv.
+1	mierne pozitívny vplyv	Mierne priaznivý vplyv na biotop alebo populáciu druhu, mierne zlepšenie ekologických podmienok biotopu alebo druhu, mierne priaznivý zásah do biotopu alebo do prirodzeného vývoja druhu.
+2	významný pozitívny vplyv	Významný priaznivý vplyv na biotop alebo populáciu druhu, významné zlepšenie ekologických podmienok biotopu alebo druhu, významný priaznivý zásah do biotopu alebo do prirodzeného vývoja druhu.
?	nevyhodnotiteľný vplyv	Vzhľadom na všeobecné zadanie nie je možné vyhodnotiť vplyv celého plánu alebo určitých častí (projektov) v ňom obsiahnutých.

V nasledujúcich odstavcoch sú uvedené stavby zo zásobníka projektov s potenciálne mierne negatívny či nevyhodnotiteľným vplyvom na lokality NATURA 2000. U týchto stavieb je doporučené spracovanie Primeraného posúdenia vo fáze projektu.

**Stavby s nevyhodnotiteľným vplyvom**

Pri stavbách Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá, Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa, Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke, Rýchlostná cesta R2 Dolné Vestenice – Nováky, bol

identifikovaný nevyhodnotiteľný vplyv, nakoľko sa nenachádzajú v priamom strete s lokalitami NATURA 2000, ale môžu predstavovať potenciálne dotknutie priepustnosti pre veľké cicavce (medveď, vlk, rys) medzi lokalitami NATURA 2000.

Nevyhodnotiteľný vplyv bol ďalej identifikovaný pri stavbe Rýchlostná cesta R2 Trenčianska Turná - Mníchova Lehota, ktorá rovnako nie je v priamom strete s lokalitami NATURA 2000, ale nachádza sa v tesnom susedstve ÚEV Rúbanice. Potenciálne ovplyvnenie stanovišť ÚEV môže znamenať fázu výstavby, predovšetkým pohyb staveniskovej techniky. Obdobné hodnotenie bolo použité pre stavbu TIO P Kostolná-Záriečie, ktoré je situovaná v blízkosti ÚEV Prepadlisko a vzhľadom k všeobecnému návrhu uvedenej stavby nie je možné predbiehať absenciu vplyvov na predmety ochrany uvedeného ÚEV.

### ***Stavby s potenciálne mierne negatívnym vplyvom***

Pri stavbách Rýchlostná cesta R8 Bánovce nad Bebravou - Topoľčany – Nitra, Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu, Presunutý diaľničný privádzač Trenčín, Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína, Preložka cesty II/574 pri obci Temeš, Preložka cesty II/579 mimo obec Hradište so zaústením do novej MÚK na rýchlostnej ceste R2, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá – Myjava, Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina bol vyhodnotený mierne negatívny vplyv z dôvodu bezprostredného stretu s lokalitami NATURA 2000, pri stavbách Preložka cesty II/574 pri obci Temeš, Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina, možno najviac predpokladať potenciálne dotknutie migračnej priepustnosti pre veľké cicavce medzi lokalitami NATURA 2000.

Mierne negatívny vplyv bol rovnako identifikovaný pri stavbách Rýchlostná cesta R6 Púchov – Mestečko a Rýchlostná cesta R6 Mestečko - štátna hranica. Tieto stavby sa v súčasnej dobe nachádzajú vo fáze projektu/zámeru „Rýchlostná cesta R6 štátna hranica SR/ČR – Púchov“ a hodnotenie vychádza z už vykonaného primeraného posúdenia (EKOJET, s.r.o. 2018). Primerané posúdenie zámeru „Rýchlostná cesta R6 štátna hranica SR/ČR – Púchov“ identifikovalo mierne negatívny vplyv na migračnú priepustnosť medzi ÚEV Strážovské vrchy, ÚEV Čertov, ÚEV Javornický hrebeň a EVL Beskydy. K priamemu dotknutiu lokalít NATURA 2000 nedochádza.

Opatrenia k prevencii negatívnych vplyvov PUM TSK na lokality NATURA 2000 uvádza primerané posúdenie na lokality NATURA 2000 – príloha č. 1 a kapitola V. tejto správy.

Posúdenie kumulatívnych a synergických vplyvov na lokality NATURA 2000 je uvedené v kapitole IV. 1. 4.

### ***Zhrnutie***

V prípade žiadnej z navrhnutých stavieb z tzv. tvrdých opatrení zásobníka projektov PUM TSK nebol identifikovaný významne negatívny vplyv na predmety ochrany a integritu územia sústavy NATURA 2000. Je možné vyhodnotiť, že navrhnutý Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja nebude mať významný negatívny vplyv na integritu a predmety ochrany sústavy NATURA 2000.



#### **IV. 1. 3. Zhodnotenie dĺžky trvania vplyvov špecifických cieľov a jednotlivých relevantných opatrení na zložky životného prostredia a verejné zdravie**

##### ***Krátkodobé trvanie***

Krátkodobé/dočasné pôsobenie vplyvov možno predpokladať predovšetkým v súvislosti s prípadnou stavebnou činnosťou v území dotknutom relevantnými opatreniami jednotlivých špecifických cieľov PUM TSK. Vyhodnotenie krátkodobého/dočasného pôsobenia vplyvov PUM TSK na jednotlivé zložky životného prostredia a verejného zdravia je súčasťou tabuľkového vyhodnotenia v kap. IV.1.1 tejto správy o hodnotení.

##### ***Strednodobé trvanie***

Strednodobé dĺžky trvania vplyvov možno vidieť predovšetkým vo vzťahu k ovplyvneniu flóry a fauny, a to v súvislosti s prípadnou stavebnou činnosťou v území dotknutom relevantnými opatreniami jednotlivých špecifických cieľov PUM TSK. Obnova prípadnej zelene, resp. zapojenie nove vzniknutých plôch zelene bude predstavovať strednodobý až dlhodobý horizont.

##### ***Dlhodobé trvanie***

Dlhodobé pôsobenie vplyvov PUM TSK možno predpokladať v súvislosti so všetkými vyššie hodnotenými zložkami životného prostredia a verejného zdravia.

#### **IV. 1. 4. Hodnotenie kumulatívnych a synergických vplyvov**

Identifikácia možných kumulatívnych a synergických vplyvov z pohľadu ochrany prírody a horninového prostredia/vôd je založená na priestorovom vymedzení opatrení zo zásobníka projektov PUM TSK v území. Ďalej boli potenciálne kumulatívne a synergické vplyvy na lokality NATURA 2000 vyhodnotené na základe štúdie „Primerané posúdenia významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000“ (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D. & Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2020).

Vyhodnotenie kumulatívnych a synergických vplyvov na verejné zdravie obyvateľov, resp. kvalitu ovzdušia a akustickú situáciu, bolo vykonané na základe odborných štúdií Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r.o., február 2020) a Modelovanie hladín hluku (EKOLA group, spol. s r.o., marec 2020), ktoré sú samostatnými prílohami Návrhovej časti PUM TSK.

Nižšie uvedené podrobné vyhodnotenie kumulatívnych a synergických vplyvov bolo vykonané pre stavby cestnej a železničnej infraštruktúry – tzv. tvrdé opatrenia zo zásobníka projektov PUM TSK, pri ktorých možno v prípade identifikácie kumulácií a synergií očakávať potenciálne zosilnenie týchto vplyvov na charakteristiky životného prostredia a verejného zdravia.

Vyhodnotenie kumulatívnych a synergických vplyvov ostatných opatrení zo zásobníka projektov PUM TSK je zrejme z tabuľkového vyhodnotenia na úrovni špecifických cieľov v kap. IV.1.1 tejto správy o hodnotení.

Potenciálne negatívne účinky kumulatívnych a synergických vplyvov na nižšie uvedené skupiny charakteristík životného prostredia a verejného zdravia je možné znížiť, resp. kompenzovať ochrannými opatreniami definovanými v kap. V. tejto správy.

## **Verejné zdravie**

### Ovzdušie a klímu

Pre účely Návrhovej časti PUM TSK bola spracovaná štúdia Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r.o., február 2020). Štúdia Modelovanie úrovne emisií je samostatnou prílohou č. 6.2 Návrhovej časti PUM TSK.

Modelové riešenie bolo vypracované pre všetky znečisťujúce látky, ktoré môžu v prípade automobilovej dopravy hypoteticky významne ovplyvniť kvalitu ovzdušia v posudzovanom území.

Jedná sa o suspendované častice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, benzo[a]pyrén, oxidy dusíka, oxid uhoľnatý, NMVOC (prchavé organické látky s výnimkou metánu, medzi ktoré patrí i benzén). Ďalej boli vyčíslené celkové emisie oxidu uhličitého, ktorý sa nachádza vo výfukových plynoch a je najvýznamnejším skleníkovým plynom. Oxid uhličitý nie je definovaný ako znečisťujúca látka podľa zákona č. 137/2010 Z. z., o ovzduší, v znení neskorších predpisov a nie sú preň stanovené limitné hodnoty podľa vyhlášky č. 244/2016 Z. z., o kvalite ovzdušia, v znení neskorších predpisov.

Vyhodnotenie bolo vykonané na základe dopravného modelu pre výhľadové scenáre 2025, 2030, 2040 a 2050, pre ktoré boli definované tzv. nulové varianty – bez naplnenia koncepcie PUM (Do Nothing) a aktívne varianty – s naplnením koncepcie PUM v naivnom scenári (BAU – business as usual) a maximalistickom scenári (ALL). Bližší popis analýzy pre výber jednotlivých variantov je uvedený v kap. VI. 1. tejto správy o hodnotení.

Vzhľadom k tomu, že v rámci posúdenia jednotlivých horizontov boli uvažované všetky stavby cestnej infraštruktúry dokopy, dá sa hovoriť o kumulatívnom/synergickom vplyve navrhnutých cestných stavieb zo zásobníka projektov PUM TSK na kvalitu ovzdušia.

Vypočítané emisné hustoty v štúdiu Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r.o., február 2020) boli pre všetky zvažované varianty a scenáre preložené GIS vrstvou hustoty obyvateľstva. Vzniknutý výstup bol hlavným podkladom pre posúdenie významnosti vplyvov PUM na ovzdušie z pohľadu zaťaženia obyvateľov.

Z rozboru plošného rozloženia vypočítaných emisií vyplýva, že v tzv. lokalitách hot spots identifikovaných v rámci Analytickej časti PUM TSK (Prievidza, úsek Trenčianske Biskupice - centrum Trenčína a taktiež východná časť mesta Považská Bystrica – centrum, Púchov, Dubnica nad Váhom, Nové Mesto nad Váhom, Myjava a Bánovce nad Bebravou) pri väčšine znečisťujúcich látok dôjde k poklesu emisií z dopravy, napriek tomu, že je celkovo očakávaný postupný nárast dopravných intenzít). Táto skutočnosť dokazuje správne zacielenie navrhnutých opatrení, prejavuje sa riadenie dopravy jej odvedenie z existujúcich hot-spotov, ktoré v porovnaní s nulovým variantom PUM povedú väčšinou k zlepšeniu situácie v obývaných oblastiach.

Z vykonaného posúdenia vyplýva, že v prípade realizácie aktívnych variantov PUM bude hlavnou rizikovou lokalitou z hľadiska expozície obyvateľov emisiami z dopravy severná časť Trenčína s ohniskom v okolí ul. Gen. M. R. Štefánika a južný okraj obytnej zástavby Trenčína na sídlisku Juh. Riziko zvýšenia záťaže obyvateľov v týchto lokalitách sa týka všetkých posudzovaných látok a je veľmi pravdepodobné aj pri zohľadnení neistoty predkladaného posúdenia. Tieto lokality bude nutné podrobne riešiť v rámci spracovávaného PUM funkčného územia krajského mesta Trenčín.

Identifikované nové rizikové oblasti sú ojedinelé, lokálneho charakteru a sú riešiteľné dodatočnými opatreniami. Jedná sa o obytné oblasti obcí Stará Turá a Dolné Vestenice. V oboch prípadoch sa

potenciálny problém týka iba záťaž suspendovanými časticami v dôsledku vírenia prachu z povrchu vozovky predovšetkým ťažkou nákladnou dopravou, ktorá zaisťuje obsluhu miestnych priemyselných zón. V horizontoch po roku 2030 doporučujeme obmedziť prašnosť v týchto lokalitách buď systémovo, t. j. vedením nového dopravného napojenia priemyselných areálov mimo obytné oblasti alebo zmierňujúcim opatrením v podobe zaistenia dostatočnej početnosti čistenia komunikácii s ťažkou nákladnou dopravou v týchto sídlach (minimálne 2x týždenne, dlhšie intervaly majú z hľadiska požadovaného zníženia resuspenzie nedostatočný efekt).

Je nutné zdôrazniť neistoty budúceho emisného vývoja a s tým súvisiace pravdepodobné nadhodnotenie emisií, najmä po roku 2030. Získané výsledky reprezentujú konzervatívny scenár. Skutočné množstvo emisií po roku 2030 môže byť významne nižšie. Hlavným zdrojom neistôt je veľmi nepresne odhadnuteľná rýchlosť zavádzania elektromobility a alternatívnych palív v automobilovej doprave. Z Návrhovej časti PUM TSK je pritom zrejmé, že v rámci zásobníka projektov je navrhnutá rada opatrení, týkajúcich sa zavádzania alternatívnych pohonov vo verejnej aj v individuálnej automobilovej doprave.

Na základe modelovania dopravných emisií je možné konštatovať, že za predpokladu realizácie uvedených odporúčaných opatrení možno obidva návrhové scenáre odporučiť k realizácii, pričom ako priaznivejší sa z hľadiska ochrany ovzdušia javí scenár BAU.

Všeobecné a špecifické opatrenia pre obmedzenie emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia sú uvedené v kap. V. tejto správy o hodnotení.

#### Akustická situácia

Pre účely Návrhovej časti PUM TSK bola spracovaná štúdia Modelovanie hladín hluku (EKOLA group, spol. s r.o., marec 2020), ktorá je prílohou č. 6.1 Návrhovej časti PUM TSK.

Cieľom výpočtov a následných analýz uskutočnených v rámci štúdie Modelovanie hladín hluku bolo predovšetkým stanoviť rozlohu obytných plôch a počet obyvateľov ovplyvnených nad medznou hodnotou a počet ovplyvnených obyvateľov v jednotlivých hlukových pásmach z hľadiska zaťaženia hlukom z pozemnej cestnej dopravy a z dopravy po železničných dráhach. Vzhľadom k charakteru uvedenej štúdie pre účely posúdenia strategického dokumentu boli uvažované akčné hodnoty hlukových indikátorov podľa Nariadenia vlády SR č. 150/2018 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 43/2005 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o strategických hlukových mapách a akčných plánoch ochrany pred hlukom v znení nariadenia vlády SR č. 258/2008 Z. z.

Vyhodnotenie bolo vykonané na základe dopravného modelu pre výhľadové scenáre 2025, 2030, 2040 a 2050, pre ktoré boli definované tzv. nulové varianty – bez naplnenia koncepcie PUM (Do Nothing) a aktívne varianty – s naplnením koncepcie PUM v naivnom scenári (BAU – business as usual) a maximalistickom scenári (ALL). Bližší popis analýzy pre výber jednotlivých variantov je uvedený v kap. VI. 1. tejto správy o hodnotení.

V rámci posúdenia hlukovej záťaže z pozemnej cestnej dopravy a z dopravy po železničných dráhach boli vždy uvažované všetky stavby cestnej, resp. železničnej infraštruktúry spolu, dá sa hovoriť o posúdení kumulatívneho vplyvu navrhnutých cestných, resp. železničných stavieb zo zásobníka projektov PUM TSK.

Pre účely vyhodnotenia vplyvu hlukovej záťaže na verejné zdravie boli na podklade výsledkov výpočtu pre jednotlivé zdroje hluku v území pomocou programu CadnaA vykonané analýzy v prostredí GIS. Z vykonaných analýz v GIS bol stanovený: počet obyvateľov a percentuálny podiel obytných plôch ovplyvnených hlukovou záťažou nad medznou hodnotu a počet obyvateľov ovplyvnených v jednotlivých 5 dB pásmach v záujmovom území. Počet obyvateľov bol rovnomerne rozdelený do jednotlivých obytných plôch pomocou nástrojov priestorovej analýzy GIS.

#### *Hluk z pozemnej cestnej dopravy*

Na základe analýzy ovplyvnených obytných plôch nad medznou hodnotou je možné konštatovať, že z akustického hľadiska najviac priaznivým návrhovým stavom je 2050 BAU+ALL, ktorý zohľadňuje stav dopravného riešenia vo výhľadovom roku 2050 po realizácii koncepcie PUM. V tomto stave bolo zistené zníženie ovplyvnených obytných plôch nad medznou hodnotou v porovnaní so stavom bez koncepcie PUM o 10,5 %.

Z výsledku tejto analýzy ďalej vyplýva, že vo všetkých časových horizontoch, okrem horizontu 2025, dochádza v návrhových stavoch s realizáciou koncepcie PUM (BAU+ALL) u porovnaní so stavom bez koncepcie PUM („do nothing“) k zníženiu počtu ovplyvnených obyvateľov v najvyšších hlukových pásmach, pričom akusticky najpriaznivejšie výsledky sú zaznamenané v stavoch ALL.

Z výsledkov a porovnania zmeny akustickej situácie v prioritných oblastiach vyplýva, že dochádza v návrhových stavoch s realizáciou koncepcie PUM oproti stavu bez koncepcie PUM v jednotlivých časových horizontoch k celkovému poklesu, príp. stagnácii počtu ovplyvnených obyvateľov nad medznou hodnotou, s výnimkou stavov 2025 ALL a ďalej v prioritných oblastiach v mestách Trenčín a Dubnica nad Váhom. V týchto mestách je v okolí plánovaných stavieb *Vonkajší dopravný okruh Trenčín* a *Obchvat mesta Dubnica nad Váhom na ceste I/61* doporučené zaviesť tiež protihlukové opatrenia, aby boli splnené príslušné legislatívne požiadavky pre hluk z pozemnej cestnej dopravy.

#### *Hluk z dopravy po železničných dráhach*

Na základe analýzy ovplyvnených obytných plôch nad medznou hodnotou je možné konštatovať, že z akustického hľadiska najviac priaznivým návrhovým stavom je „2025BA“, ktorý zohľadňuje stav dopravného riešenia vo výhľadovom roku 2025 po realizácii koncepcie PUM. V tomto stave bolo zistené zníženie ovplyvnenej obytnej plochy nad medznou hodnotou v porovnaní so stavom bez koncepcie PUM o 2,6 %.

Z výsledku tejto analýzy ďalej vyplýva, že vo všetkých časových horizontoch, s výnimkou horizontu 2025BA, dochádza v návrhových stavoch s realizáciou koncepcie PUM („business as usual“ + „do all“ – BA) pri porovnaní so stavom bez koncepcie PUM („do nothing“ – N) k nárastu ovplyvnených obytných plôch i ovplyvnených obyvateľov nad medznou hodnotou. Pri stavoch s realizáciou koncepcie PUM sú plánované predovšetkým projekty modernizácie existujúcich železničných tratí, príp. výstavby nových železničných tratí, ktoré majú za cieľ zatraktívniť a zefektívniť hromadnú dopravu. Na druhú stranu je týmto možnosť zvýšiť intenzitu železničnej dopravy a tým aj hlukovú záťaž. Do výpočtu však nie sú zahrnuté protihlukové opatrenia v podobe PHS, ktoré môžu byť súčasťou týchto projektov. Protihlukové opatrenia v rámci modernizácie, príp. výstavby nových železničných tratí by mali byť realizované v takom rozsahu, aby boli splnené príslušné legislatívne požiadavky pre hluk.

Všeobecné a špecifické opatrenia pre zníženie hluku z pozemnej cestnej dopravy a dopravy po železničných dráhach pre dodržanie príslušných legislatívnych požiadaviek sú uvedené v kap. V. tejto správy o hodnotení.

### **Ochrana prírody**

Identifikácia možných kumulatívnych a synergických vplyvov z pohľadu ochrany prírody je založená na priestorovom vymedzení opatrení zo zásobníka projektov PUM TSK v území. Grafickým výstupom pre účely identifikácie možných kumulatívnych a synergických vplyvov výkres č. 2.1 v prílohe č. 2 tejto správy. Na základe tejto priestorovej analýzy neboli identifikované kumulatívne/synergické vplyvy.

Potenciálne kumulatívne a synergické vplyvy z oblasti ochrany prírody boli vyhodnotené na základe identifikácie týchto vplyvov v rámci Primeraného posúdenia významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000 (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D. & Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2020).

V prípade všetkých nižšie uvedených stavieb predstavujúcich kumulatívne či synergické vplyvy bude nutné postupovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchranu o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať o dodržanie obecných povinností daných zákonom č. 543/2002 Z. z, o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov. Zároveň bude nutné posúdiť tieto stavby z hľadiska vplyvu na životné prostredie (EIA) v prípade, že orgán ochrany prírody a krajiny v odbornom stanovisku identifikuje pravdepodobný významný vplyv na uvedené územia alebo v prípade splnenia ďalších podmienok definovaných v odstavci 1) a 2) § 18 zákona č. 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov.

### Kumulatívne/synergické vplyvy stavieb zo zásobníka projektov PUM TSK s ďalšími zámermi plánovanými v riešenom území

V rámci Primeraného posúdenia (pozri príloha č. 1) boli identifikované nižšie uvedené potenciálne kumulatívne/synergické vplyvy stavieb zo zásobníka projektov PUM TSK s ďalšími zámermi plánovanými v riešenom území. Pri žiadnej z nižšie uvedených lokalít nemožno predpokladať významné zosilnenie potenciálnych kumulatívnych/synergických vplyvov vplyvom stavieb zo zásobníka projektov PUM TSK a ďalších plánovaných zámerov v riešenom území.

Nižšie identifikované potenciálne kumulatívne/synergické vplyvy bude nutné kompenzovať radom navrhnutých opatrení, ktoré sú uvedené v kap. V. tejto správy o hodnotení.

#### *CHVÚ Dubnické štrkovisko*

Možno očakávať kumulatívne vplyvy stavby *Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava - Trenčín – Žilina* zo zásobníka projektov PUM TSK s ďalším plánovaným zámerom v riešenom území: „Dobývací priestor Dubnica nad Váhom – pokračovanie v banskej činnosti (ťažba štrkopieskov)“.

#### *ÚEV Nitrické vrchy*

Kumulatívne vplyvy na uvedenom ÚEV môže predstavovať stavba *Preložka cesty II/579 mimo obec Hradište so zaústením do novej MÚK na rýchlostnej ceste R2* zo zásobníka projektov PUM TSK s ďalším plánovaným zámerom v riešenom území: „Definitívne odkalisko Chalmová – navýšenie po kótu 310,00 m n. m.“. Zámer predpokladá navýšenie kapacity súčasného odkališťa. Hranica ÚEV od plánovaného zámeru sa nachádza v najbližšom mieste cca 70 m.

### *ÚEV Rúbanice*

Kumulatívne vplyv na uvedenom ÚEV môže predstavovať stavba *Rýchlostná cesta R2 Trenčianska Turná – Mníchova Lehota* zo zásobníka projektov PUM TSK s ďalším plánovaným zámerom v riešenom území: „Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota – Ruskovce“. Jedná sa o nadväzujúce úseky rýchlostnej cesty R2.

### *ÚEV Čertov, ÚEV Strážovské vrchy a EVL Beskydy*

Možno očakávať kumulatívne vplyvy stavieb *Rýchlostná cesta R6 Mestečko – štátna hranica, Rýchlostná cesta R6 Púchov – Mestečko* a *Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica* zo zásobníka projektov PUM TSK s ďalším zámerom: „R49 – Lípa – štátna hranica ČR/SR“. Jedná sa o nadväzujúce stavby. Z dôvodu prítomnosti významných migračných koridorov pre veľké cicavce je nutné výstavbu uvedených komunikácií kompenzovať realizáciou migračne priestupných objektov v rámci navrhnutých stavieb.

## **Horninové prostredie a podzemné vody**

### Kumulatívne vplyvy

#### *Kumulácia zásahov do CHVO Strážovské vrchy*

Rad navrhnutých stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry (pozri Výkres č. 2.2) zasahuje do chránenej vodohospodárskej oblasti Strážovské vrchy. K najvýznamnejšej kumulácii stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry z hľadiska zásahu do CHVO dochádza východne od mesta Trenčín. Jedná sa najmä o stavby *Juhovýchodný obchvat Trenčína na ceste I/61* a *Koľajová doprava Trenčín*.

#### *Kumulácia zásahov do CHVO Beskydy a Javorníky*

Rada navrhnutých stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry (pozri Výkres č. 2.2) zasahuje do chránenej vodohospodárskej oblasti Beskydy a Javorníky. Ku kumulácii stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry z hľadiska zásahu do CHVO dochádza severozápadne od mesta Púchov. Jedná sa o stavby *Rýchlostná cesta R6 Púchov – Mestečko, Rýchlostná cesta R6 Mestečko - štátna hranica, Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica* a *TIOP Lúky pod Makytou*.

Pri plánovaní všetkých relevantných opatrení zo zásobníka projektov PUM TSK zasahujúcich do CHVO Strážovské vrchy a CHVO Beskydy a Javorníky je podľa odst. 1, § 3 zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov v chránenej vodohospodárskej oblasti nutné zabezpečiť účinnejšiu ochranu povrchových vôd a podzemných vôd, ochranu podmienok ich tvorby, výskytu, prirodzenej akumulácie a obnovy zásob povrchových vôd a podzemných vôd. Vzhľadom k charakteru navrhovaných stavieb v rámci PUM TSK (predovšetkým stavby cestnej, železničnej, cyklistickej a pešej infraštruktúry) možno predpokladať, že ochranu podzemných a povrchových vôd bude nutné zaistiť bežnými opatreniami – napr. odlučovacími ropných látok pre prečistenie dažďových vôd odtekajúcich z cestných stavieb. Pri realizácii navrhnutých opatrení v kap. V. tak z hľadiska kumulatívnych vplyvov nemožno očakávať významné zosilnenie potenciálnych kumulatívnych vplyvov na CHVO Strážovské vrchy a CHVO Beskydy a Javorníky.

### *Kumulácia zásahov do chránených ložiskových území a dobývacích priestorov*

Potenciálne kumulatívne vplyvy na uvedené územia môžu vzniknúť umiestnením nižšie uvedených stavieb:

- CHLÚ Nováky - hnedé uhlie – Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa, Preložka cesty I/61 v Trenčíne a Rýchlostná cesta R2 Nováky - Žiar nad Hronom;
- DP Nováky I. - hnedé uhlie – Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa, Preložky ciest I/9 a I/64 v okolí Prievidze a Rýchlostná cesta R2 Nováky - Žiar nad Hronom.

Vplyvom umiestnenia uvedených stavieb tak možno očakávať mierne zosilnenie potenciálnych kumulatívnych vplyvov na uvedené chránené ložiskové územie a dobývací priestor. Podľa § 19 zákona č. 44/1988 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.

### Synergické vplyvy

#### *Synergie zásahov stavieb do chránených ložiskových území a dobývacích priestorov*

V súvislosti s niektorými stavbami cestnej a železničnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TSK dochádza k zásahu do chránených ložiskových území a dobývacích priestorov v jednom mieste. Vzhľadom k tomu, že sa však vždy jedná o chránené ložiskové územia, na základe ktorých boli dobývacie priestory vyhlásené, nedá sa hovoriť o synergických vplyvoch.

### **Záver**

**Na základe vyššie vykonaného zhodnotenia vplyvov PUM TSK na životné prostredie a verejné zdravie možno konštatovať, že v dôsledku naplňovania strategických a špecifických cieľov a jednotlivých opatrení zo zásobníka projektov nemožno predpokladať významne negatívne ovplyvnenie jednotlivých zložiek životného prostredia a verejného zdravia.**

**Identifikované mierne negatívne vplyvy je možné kompenzovať radom navrhnutých opatrení v kap. V. tejto správy o hodnotení.**

## V. NAVRHOVANÉ OPATRENIA NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE

### V. 1. Opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli vyplývať z realizácie strategického dokumentu.

V tejto kapitole sú vymenované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov hodnoteného PUM TSK na životné prostredie a zdravie.

Pre jednotlivé charakteristiky a zložky životného prostredia sú nižšie v textu uvedené všetky opatrenia pre prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie, ktoré vyplývajú z vyhodnotenia v predchádzajúcich kapitolách, najmä z kapitoly IV.

Opatrenia sú rozdelené do nasledujúcich kategórií:

- Všeobecné opatrenia pre PUM TSK
- Špecifické opatrenia pre jednotlivé stavby v rámci tzv. tvrdých a mäkkých opatrení zo zásobníka projektov PUM TSK

#### Všeobecné opatrenia

- Vo fáze prípravy, realizácie a prevádzky konkrétnych zámerov rešpektovať podmienky stanovené v hodnotení SEA vrátane podmienok vyplývajúcich z platnej legislatívy, predovšetkým podmienky v rámci zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.
- Pri jednotlivých stavbách zo zásobníka projektov PUM TSK zámerov dôsledne posúdiť možné vplyvy na životné prostredie prostredníctvom procesov EIA, prípadne ďalších správnych konaní (územné, stavebné), a závery z týchto konaní brať ako záväzné.
- V prípravnej fáze zámerov dbať na zaistenie zodpovedajúcej ochrany verejného zdravia, v odôvodnených prípadoch zaistiť spracovanie odborných štúdií – akustické a rozptylové štúdie – a následne vyhodnotenie zdravotných rizík.

#### Akustická situácia

##### Protihlukové opatrenia – pozemná cestná doprava

###### *Aktívne protihlukové opatrenia*

- Zníženie intenzity dopravy

Pri znižovaní intenzít dopravy všeobecne platí, že pokles intenzít dopravy o polovicu vedie k zníženiu emisných hodnôt o 3 dB. V intravilánoch mestských sídiel je možné znížiť intenzitu dopravy napr. formou zavedenia mýtného systému v určitých oblastiach, podporou verejnej hromadnej dopravy a integrovaných dopravných systémov, napr. formou parkovísk P+R (v záujmovom území sú plánované vo východnej a západnej časti Trenčína a tiež na severe a juhu Prievidze). Dôležitým aspektom v rámci prevádzky cestnej dopravy v intraviláne je aj obmedzenie vjazdov nákladnej dopravy do miest, príp. eliminácia ťažkej nákladnej dopravy v dopravnom prúde.



Obmedzenie nákladnej dopravy je možné podporovať zatriktívením hlavných dopravných trás napr. znížením poplatkov za ich užívanie, príp. ich odstránením.

Ďalším opatrením, ktorým je možné docieľiť zníženie intenzity dopravy, je výstavba novej dopravnej stavby v podobe preložky cesty, resp. obchvatu. V záujmovom území je v rámci PUM TSK plánovaná realizácia preložky I/64 Nováky – hranica kraja, preložky I/9 a I/64 v okolí Prievidze, obchvatu Dubnice nad Váhom (I/61), obchvatu Nitrianskeho Pravna (I/64), juhovýchodného obchvatu Trenčína (I/61) alebo výstavba rýchlostných ciest R2 Trenčín – Trenčianska Turná – Mníchova Lehota – Ruskovce, R6 Dolné Kočkovce – Púchov – Mestečko – štátna hranica, popr. R8 Bánovce nad Bebravou – Topoľčany – Nitra.

- Nízkoohlučné povrchy

Jedným z novších prístupov pri obmedzovaní hluku z pozemnej cestnej dopravy je realizácia tzv. „nízkoohlučných povrchov“. Jedná sa o povrchy, ktorých konštrukcia výraznejšie prispieva k eliminácii hluku pri styku kolesa s vozovkou oproti štandardne používaným povrchom. Pri nízkoohlučných povrchoch môžeme očakávať zníženie emisných hodnôt v rozmedzí 3–6 dB v závislosti na rýchlosti a zložení dopravného prúdu. Náklady na realizáciu a údržbu nízkoohlučných povrchov sú však vyššie ako pri bežne používaných typoch povrchov, a aj životnosť týchto povrchov je väčšinou nižšia. Avšak tieto technológie sú v súčasnej dobe neustále vyvíjané a majú pozitívne výsledky. Ich účinnosť môže byť nižšia pri nižších rýchlostiach dopravného prúdu, keďže pri nižších rýchlostiach má dominantný vplyv vlastný pohon vozidiel. Takže záleží predovšetkým na skladbe dopravného prúdu a podiele ťažkej nákladnej dopravy.

- Obmedzenie a kontrola najvyššej dovolenej rýchlosti

Pri obmedzení rýchlosti dopravného prúdu je možné očakávať zníženie emisných hodnôt cca o 1–3 dB v závislosti na rýchlosti dopravného prúdu a jeho zložení. Toto opatrenie je možné pomerne rýchlo zaviesť do praxe pri relatívne nízkych nákladoch na realizáciu. Obmedzenie je možné realizovať pomocou dopravného značenia a následne kontrolovať napr. pomocou úsekového merania rýchlosti so sankčnými opatreniami.

- Plynulosť dopravného prúdu

Jedným z faktorov, ktorý má vplyv na emisné hodnoty je aj plynulosť dopravného prúdu. Plynulý, kontinuálny dopravný prúd má nižšie emisné parametre ako nekontinuálny. Vplyvom plynulosti dopravného prúdu môžeme očakávať ovplyvnenie emisných hodnôt v rozmedzí 1–2 dB. Ovplyvnenie plynulosti dopravného prúdu je možné na základe využitia inteligentných dopravných systémov, napríklad dynamické dopravné značenie.

- Znižovanie emisných parametrov vozidiel

Medzi hlavné opatrenia znižovania emisných parametrov vozidiel patrí: znižovanie emisných parametrov hnacích agregátov – výskum a vývoj nových vozidiel s nižšími emisnými akustickými parametrami; uplatnenie elektromobilov; výskum a vývoj „tichších pneumatík“. V rámci prevádzky by tak boli preferované, resp. zvýhodňované vozidlá s nižšími akustickými parametrami.

V prípade nových vozidiel je možné v rámci intravilánu využívať napr. elektromobily, ktoré majú výrazne nižšie emisné parametre oproti štandardne používaným vozidlám. Pre ovplyvnenie zloženia vozidlového parku v určitých oblastiach môže slúžiť napr. obmedzenie vjazdu vozidiel, ktoré nespĺňajú určité emisné parametre napr. EURO 3 a 4.

Rad vyššie uvedených aktívnych opatrení je zahrnutý v zozbore projektov PUM TSK v podobe obecných opatrení pre jednotlivé mestá Trenčianskeho kraja. Jedná sa napr. o „Upokojovanie dopravy v obytných častiach“, „rozvoj dopravnej telematiky“ a pod.

#### *Pasívne protihlukové opatrenia*

- Realizácia protihlukových opatrení

Realizácia protihlukových opatrení na ceste šírenia zvukových vln spočíva v realizácii akusticky nepriezvučnej prekážky, ktorou dochádza k redukcii akustickej energie. Vhodným riešením je vytvorenie prekážok typu: protihlukové steny, zemné valy, gabiónové konštrukcie, protihlukové steny kombinované so zeleňou, polovegetačné steny, zemné valy kombinované so stenou, bariérové objekty.

Realizácia protihlukových stien je v intraviláne sídel dosť obmedzená vzhľadom k priestorovým možnostiam a rozhládovým pomerom. Ďalším obmedzením pri realizácii týchto opatrení je aj urbanistické hľadisko.

Medzi pasívne protihlukové opatrenia patrí aj realizácia a vedenie dopravných trás v tuneli. Tieto opatrenia sú však finančne veľmi nákladné.

- Opatrenia na budovách

Zvýšenie vzduchovej nepriezvučnosti najslabších prvkov (okien) obvodového plášťa chránených budov; orientovanie a usporiadanie chránených miestností, príp. zaistenie prirodzeného vetrania chránených miestností tak, aby priestory významné z hľadiska prenikania hluku zvonka neboli umiestňované smerom k zdroju hluku, ale na miesta, kde dochádza k splneniu prípustných hodnôt; zaistenie priameho vetrania obytných miestností iným spôsobom ako prirodzeným vetraním.

Zvýšenie nepriezvučnosti najslabších prvkov fasád – okien, spočíva vo výmene okien za okná s vyššou nepriezvučnosťou, ktorá spĺňa požiadavky normy.

#### Protihlukové opatrenia – koľajová doprava

##### *Aktívne protihlukové opatrenia*

- Rekonštrukcie a modernizácie tratí

Postupnou rekonštrukciou existujúcich tratí je možné dosiahnuť výrazné zníženie akustických emisií. V rámci týchto rekonštrukcií dochádza k nahradeniu železničného zvršku a spodku a prípadnému doplneniu o prvky znižujúce akustické emisie napr. celogumové podložky, koľajové a koľajnicové absorbéry. Na základe vykonaných rekonštrukcií môžeme očakávať zníženie emisných hodnôt cca o 3–5 dB. Opatrenia typu celogumových podložiek a bokovnic môžu prispieť k ďalšiemu zníženiu emisných hodnôt cca o 1–3 dB.

V záujmovom území je v rámci PUM TSK plánovaná modernizácia existujúcich železničných tratí Prievidza - Handlová - Horná Štubňa, Prievidza - Nitrianske Pravno, Bánovce nad Bebravou – Chynorany alebo Trenčín - Trenčianska Turná. Za modernizáciu železničnej siete môžeme považovať taktiež stavbu vysokorýchlostnej železničnej trate Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina.

- Inštalácia protihlukových prvkov

V rámci rekonštrukcií alebo pri výstavbe nových tratí je možné doplniť trate o prvky znižujúce akustické emisie. Ide napr. o podkladané celogumové pásy, koľajové a koľajnicové absorbéry, odhlučňovacie systémy pre žliabkové koľaje. Opatrenia typu celogumových podložiek a absorbérov môžu prispieť k ďalšiemu zníženiu cca o 1–3 dB.

- Údržba tratí

Údržba tratí spočíva predovšetkým v strojnom brúsení vlnovitosti a reprofilácií koľajníc, súvislej oprave geometrickej polohy koľaje, zváranie prevádzkou opotrebených koľajníc a koľajových konštrukcií, výmena koľajníc a koľajových konštrukcií.

- Znižovanie rýchlostí vozových súprav

Vo vybraných úsekoch, kde je nutné obmedziť emisie z prevádzky dráhy, zníženie najvyššej povolenej rýchlosti železničných súprav v závislosti na dodržaní princípu bezpečnosti tejto dopravy a grafikonu

- Znižovanie emisných parametrov vozidiel

Medzi hlavné opatrenie znižovania emisných parametrov dráhových vozidiel patrí: znižovanie emisných parametrov hnacích súprav – výskum a vývoj nových vozidiel s nižšími emisnými akustickými parametrami; na základe obnovy železničného vozového parku – budú preferované vozidlá s nižšími akustickými parametrami.

#### *Pasívne protihlukové opatrenia*

Protihlukové opatrenia pasívneho charakteru sú rovnaké s opatreniami uvedenými pre pozemnú cestnú dopravu.

#### Všeobecné urbanistické protihlukové opatrenia

- Hlavnou zásadou pri umiestňovaní nových chránených stavieb je, aby tieto stavby neboli, pokiaľ nemajú zaistené priame vetranie miestností iným spôsobom ako prirodzeným vetraním, umiestňované do lokalít silne ovplyvnených hlukom. Chránené stavby všeobecne nie je doporučené umiestňovať smerom ku kapacitne zaťaženým komunikáciám. V okolí kapacitne zaťažených komunikácií je vhodné využívať napr. bariérové administratívne a komerčné objekty, ktoré vytvoria akusticky odtienené uzavreté plochy, kde je možné, v prípade dodržania prípustných hodnôt alebo splnenia požiadaviek na priame vetranie, realizovať chránené priestory a objekty.

#### **Kvalita ovzdušia**

- Pre obmedzenie emisií plyných látok a benzo[a]pyrénu:

Zníženie intenzity dopravy rozložením dopravného prúdu na viac komunikácií, čiastočné presmerovanie mimo sídla, zvýšenie plynulosti dopravy, vo väčších mestách prednostne zníženie časti miestnej osobnej dopravy pomocou MHD.

- Pre obmedzenie emisií suspendovaných častíc:

Zvýšená frekvencia údržby a čistenia komunikácií v okolí priemyselných areálov (dostatočná početnosť čistenia vozoviek samozbernými autami s tlakovou vodou), výmena časti nákladnej

kamiónovej dopravy, ktorá v súčasnosti zaisťuje obsluhu vyššie uvedených priemyselných zón, železničnou prepravou.

- Realizovať vhodne navrhnutú zelenú infraštruktúru pozdĺž dopravných stavieb.

### **Klíma**

- Realizovať opatrenia pre zadržovanie vody v krajine v súvislosti s prevádzkovaním dopravných stavieb.
- Podporovať zavádzanie dopravy na alternatívny pohon.
- Realizovať vhodne navrhnutú zelenú infraštruktúru pozdĺž dopravných stavieb.

### **Ochrana prírody**

- Rešpektovať a chrániť mokrade národného, regionálneho a lokálneho významu a podporovať obnovu zaniknutých mokradí.
- Rešpektovať navrhované biocentrá a biokoridory s plánovaním nových dopravných koridorov a stavieb a v maximálnej miere rešpektovať kostru ekologickej stability krajiny.
- Obmedzovať regulácie a meliorácie pozemkov v súvislosti s plánovaním a výstavbou nových dopravných koridorov a stavieb, predovšetkým pozemkov v kontakte s chránenými územiami a mokradami.
- Zaisťiť plánovanie dopravných trás resp. prekládok tak, aby v maximálnej možnej miere ostal zachovaný krajinný ráz a ostali zachované ostrovčekovité fragmenty s pôvodnou prirodzenou vegetáciou.
- podporovať využitie neobhospodarovaných plôch k realizácii krajínovotvorných prvkov a prvkov ÚSES.
- Zaisťiť šetrný prístup k vodným, mokradovým a lužným spoločenstvám, brehovým porastom a odstraňovanie migračných prekážok ťahov rýb.
- Plánovanie zásahov do chránených území a lokalít NATURA 2000 podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov vykonávať v spolupráci s orgánmi ochrany prírody.
- Navrhnuť opatrenia zabraňujúce stretom zveri s vozidlami (zábrany pre obojživelníky, priepusty, zelené mosty, oplotenie komunikácií, pachové ohradníky a pod.) pri výstavbe novej dopravnej infraštruktúry, resp. pri ich modernizácii.

### **Vody**

- Pri plánovaní všetkých relevantných opatrení zo zoznamu projektov PUM TSK zasahujúcich do CHVO Strážovské vrchy a CHVO Beskydy a Javorníky je podľa odst. 1, § 3 zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov je v chránenej vodohospodárskej oblasti nutné zabezpečiť účinnejšiu ochranu povrchových vôd a podzemných vôd, ochranu podmienok ich tvorby, výskytu, prirodzenej akumulácie a obnovy zásob povrchových vôd a podzemných vôd. Vzhľadom k charakteru navrhovaných stavieb v rámci PUM TSK (predovšetkým stavby cestnej, železničnej, cyklistickej a pešej infraštruktúry) je možné predpokladať, že ochranu podzemných a povrchových vôd bude nutné zaisťiť bežnými opatreniami

– napr. odlučovačmi ropných látok pre prečistenie dažďových vôd odtekajúcich z cestných stavieb. Citlivý postup aplikovať aj v súvislosti s modernizáciami dopravných stavieb.

- Znížiť riziká dopravných havárií s následným možným negatívnym vplyvom na povrchové a podzemné vody.
- Odvod dažďových vôd z územia riešiť tak, aby boli čo najmenej ovplyvnené odtokové pomery územia.
- V odôvodnených prípadoch zaistiť spracovanie hydrogeologického prieskumu, ktorý stanoví konkrétne ochranné a kompenzačné opatrenia.
- Rešpektovať ochranu vodných tokov.
- V záplavových územiach zaistiť, aby nedochádzalo k zhoršovaniu odtokových pomerov v území behom povodňových prietokov.

### ***Pôdy***

- Minimalizovať záber poľnohospodárskej pôdy, predovšetkým záber pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany a minimalizovať zásahy do lesných pozemkov.
- Znížiť riziká dopravných havárií s následným možným negatívnym vplyvom na pôdne prostredie.
- Využívať plochy brownfields.

### ***Horninové prostredie***

- Pri realizácii stavebných projektov je nutné zohľadniť miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. V prípade potreby (podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.
- Stavby vymedzené cez územia aktívnych svahových deformácií trasovať pokiaľ možno mimo tieto územia.
- Pre účely stavieb vymedzených do územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné spracovať inžinierskogeologický prieskum.
- Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom stredného až vysokého radónového rizika je potrebné posúdiť podľa zákona č. 355/2007 Z. z., o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vyhlášky Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 98/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o obmedzovaní ožiarovania pracovníkov a obyvateľov z prírodných zdrojov ionizujúceho žiarenia.

### ***Odpady***

- Pri realizácii zámerov zvážiť prípadný nárast produkcie odpadov a prijať opatrenia k ich eliminácii, zaistiť ich vhodné využívanie a odstraňovanie. Prioritne podporiť obmedzenie skládkovania odpadov .

### **Kultúrne pamiatky**

- Pri realizácii zámerov vylúčiť negatívny zásah do kultúrnych pamiatok; dbať na podmienky ochrany vyplývajúce zo zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu, v znení neskorších predpisov.
- V prípade možného stretu zámerov s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, pamiatkovou zónou, pamiatkovou rezerváciou, prípadne s archeologickou lokalitou, rešpektovať právny rámec pre ochranu pamiatok a pre ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.

### **Špecifické opatrenia**

#### **Akustická situácia**

- V okolí plánovaných stavieb *Vonkajší dopravný okruh Trenčína a Obchvat mesta Dubnica nad Váhom na ceste I/61* bude nutné pre splnenie príslušných legislatívnych požiadaviek pre hluk z pozemnej cestnej dopravy navrhnuť protihlukové opatrenia v podobe výstavby protihlukových stien.
- V okolí plánovanej stavby *Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná* bude nutné pre splnenie príslušných legislatívnych požiadaviek pre hluk z dopravy po železničných dráhach navrhnuť protihlukové opatrenia v podobe výstavby protihlukových stien.

#### **Kvalita ovzdušia**

- Hlavné rizikové lokality z hľadiska expozície obyvateľov imisiami z dopravy – severná časť Trenčína s ohniskom v okolí ul. Gen. M. R. Štefánika a južný okraj obytnej zástavby Trenčína na sídlisku Juh bude nutné podrobne riešiť v rámci spracovávaného PUM funkčného územia krajského mesta Trenčín.
- Obytné oblasti obcí Stará Turá a Dolné Vestenice – v oboch prípadoch sa potenciálny problém týka záťaže suspendovanými časticami v dôsledku vírenia prachu z povrchu vozovky predovšetkým ťažkou nákladnou dopravou, ktorá zaisťuje obsluhu miestnych priemyselných zón. V horizontoch po roku 2030 doporučujeme obmedziť prašnosť v týchto lokalitách buď systémovo, t. j. vedením nového dopravného napojenia priemyselných areálov mimo obytných oblastí alebo zmierňujúcim opatrením v podobe zaistenia dostatočnej početnosti čistenia komunikácii s ťažkou nákladnou dopravou v týchto sídlach (minimálne 2x týždenne, dlhšie intervaly majú z hľadiska požadovaného zníženia resuspenzie nedostatočný efekt).
- Vzhľadom k identifikovaným rizikovým miestam v obývaných oblastiach, najmä v Trenčíne, doporučujeme aktualizovať PUM pre obdobie po roku 2030. Okrem riešenia identifikovaných potenciálnych rizikových miest je vhodné PUM v tomto časovom horizonte aktualizovať taktiež z dôvodu zníženia neistôt dlhodobých emisných projekcií (je nutné aktualizovať v súčasnosti veľmi náročne odhadnuteľný stav elektromobility, podiel alternatívnych palív a emisné faktory cestnej dopravy a dlhodobý výhľad intenzít cestnej dopravy). Jedným z podkladov pre posúdenie vývoja a rozsahu prípadnej úpravy PUM by mal byť stály monitoring kvality ovzdušia na existujúcej stanici Trenčín – Hasičská, ktorá poskytuje dostatočný dátový rad, umožňujúci odfiltrovanie vplyvu

medziročných zmien rozptylových podmienok. Vhodným ukazovateľom úrovne znečistenia je v tomto prípade priemerná ročná koncentrácia suspendovaných častíc PM<sub>2,5</sub>.

### **Ochrana prírody**

- Pri príprave jednotlivých infraštruktúrnych projektov navrhovať dopravné stavby citlivo s ohľadom na územie Natura 2000 a ich predmety ochrany a posúdiť prípadné dopady na tieto územia. Jednať by sa malo primárne o projekty, v predloženej koncepcii posúdené s mierne negatívnym vplyvom (-1) a projekty, ktoré nebolo možné na danej úrovni konkrétnosti posúdiť (?). Cieľom je dosiahnuť stav prípravy zámerov, kde nebudú významne dotknuté lokality sústavy Natura 2000 a nebudú dotknuté migračné koridory organizmov vo voľnej krajine, a to vrátane kumulatívnych vplyvov.

*Pozn.: Projekty posúdené s mierne negatívnym vplyvom (-1): Rýchlostná cesta R8 Bánovce nad Bebravou - Topoľčany – Nitra, Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu, Presunutý diaľničný privádzač Trenčín, Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína, Preložka cesty II/574 pri obci Temeš, Preložka cesty II/579 mimo obec Hradište so zaústením do novej MÚK na rýchlostnej ceste R2, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá – Myjava, Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina, Rýchlostná cesta R6 Púchov – Mestečko a Rýchlostná cesta R6 Mestečko - štátna hranica.*

*Projekty posúdené s nevyhodnotiteľným vplyvom (?): Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá, Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa, Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke, Rýchlostná cesta R2 Dolné Vestenice – Nováky, Rýchlostná cesta R2 Trenčianska Turná - Mníchova Lehota a TIOP Kostolná-Záriečie.*

## **VI. DÔVODY VÝBERU ZVAŽOVANÝCH ALTERNATÍV ZOHĽADŇUJÚCICH CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A OPIS TOHO, AKO BOLO VYKONANÉ VYHODNOTENIE VRÁTANE ŤAŽKOSTÍ S POSKYTOVANÍM POTREBNÝCH INFORMÁCIÍ, AKO NAPR. TECHNICKÉ NEDOSTATKY ALEBO NEURČITOSTI**

### **VI. 1. Dôvody výberu zvažovaných alternatív zohľadňujúcich ciele a geografický rozmer strategického dokumentu**

---

Spracovanie strategického environmentálneho posúdenia (SEA), podľa zákona č. 24/2006 Z. z. bolo vykonané paralelne so spracovaním Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja u očakávanom zaistení priebežnej spolupráce a výmeny informácií medzi zhotoviteľmi SEA a Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja.

Zhodnotenie a analýza súčasného stavu dopravného sektora s využitým multimodálneho dopravného modelu bola vykonaná v Analytickej časti PUM TSK. Na základe analýzy možností boli stanovené vízie, oblasti a následne strategické a špecifické ciele PUM TSK, ktoré budú slúžiť pre účely naplnenia cieľa Plánu udržateľnej mobility.

V Návrhovej časti PUM TSK boli ďalej rozpracované konkrétne opatrenia/činnosti, ktoré sú uvedené v zásobníku projektov PUM TSK. Zásobník projektov bol navrhnutý pre návrhové horizonty 2025, 2030, 2040 a 2050 a jeho súčasťou sú tzv. tvrdé projekty (konkrétne stavby cestnej, železničnej, cyklistickej infraštruktúry a pod.) a tzv. mäkké projekty, ktoré predstavujú informačné a komunikačné kampane vrátane monitorovania a evaluácie navrhnutých opatrení.

Je nutné upozorniť na fakt, že Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja je posudzovaný ako celok. Niektoré opatrenia zo zásobníka projektov bude nutné podrobiť samostatnému posúdeniu vplyvov činností na životné prostredie (EIA) v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Rovnako rad návrhových opatrení (stavieb) zo zásobníka projektov PUM TSK je schválený alebo schvaľovaný v rámci podrobnejšej územno-plánovacej dokumentácie vrátane ich zmien - Územný plán veľkého územného celku TSK (4/1998) vrátane jeho aktualizácií: Zmeny a doplnky UPN VÚC Trenčianskeho kraja č. 1–3). Pre niektoré stavby už bola spracovaná podrobná projektová dokumentácia a rovnako ako už boli aj posúdené z hľadiska vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov.

#### **Dopravný model**

V rámci Návrhovej časti PUM bol doplnený a rozšírený multimediálny dopravný model z Analytickej časti o návrhové horizonty 2025, 2030, 2040 a 2050, ktorý zohľadňuje opatrenia navrhnuté v zásobníku projektov. Dopravný model okrem iného zahŕňa rozvoj územia, predpokladaný demografický vývoj, migráciu obyvateľov a pod. Pre jednotlivé časové horizonty bolo v dopravnom modeli uvažované s nižšie uvedenými scenármi dopravného rozvoja:



- Nulový scenár („do nothing“) – Do modelových výpočtov nie sú oproti existujúcemu stavu doplnené žiadne plánované stavby a opatrenia. Dochádza iba k vývoju počtu obyvateľov a vývoju stupňa automobilizácie.
- Naivný scenár („BAU – business as usual“) – Rozvoj siete bol stanovený na základe reálnych možností rozvoja so splneným reálne nastavených opatrení pre zmenu dopravného správania obyvateľov. Tento scenár bol podľa zadania vypočítaný so zohľadnením nízkeho/stredného/vysokého rozvoja socioekonomických aktivít a územného rozvoja.
- Maximalistický („DO-ALL“) – Rozvoj siete a opatrení bol nastavený na maximálne naplnenie všetkých územno plánovacích dokumentov, opatrení a ďalších nápadov bez ohľadu na finančnú náročnosť.

Počet obyvateľov pre časové obdobia 2025 a 2030 je prevzatý z materiálu Prognóza vývoja obyvateľstva v okresoch Slovenskej republiky do roku 2035 (INFOSTAT – Inštitút informatiky a štatistiky, Výskumné demografické centrum, október 2013). Demografický vývoj pre časové horizonty 2040 a 2050 bol stanovený na základe materiálu Prognóza populačného vývoja Slovenskej republiky do roku 2060 (INFOSTAT – Inštitút informatiky a štatistiky, Výskumné demografické centrum, marec 2013).

### **Analyza variantov socioekonomického vývoja**

Podrobná analýza stanovenia návrhových horizontov je uvedená v Analytickej časti PUM TSK.

Z hľadiska variantov socioekonomického vývoja (nízky/stredný/vysoký) bola stanovená hranica relevantnosti rozdielu v počtoch obyvateľov > 5 %, ktorá sa môže prejaviť v modelových výpočtoch.

Z analýzy pre roky 2025 a 2030 vyplýva, že rozdiel medzi rokom 2025 a 2030 je pre všetky varianty vývoja demografie (vysoký/stredný/nízky) do 4 % – počet obyvateľov klesá. Ďalej rozdiel medzi variantmi demografie je v roku 2025 do 2,5 % a v roku 2030 cca 3 % (medzi variantom nízkym a vysokým). Pre časové horizonty 2025 a 2030 bol preto použitý iba jeden variant vývoja demografie, a to variant stredný pre rok 2025.

Vývoj demografie pre ďalšie časové horizonty je pesimistický a počet obyvateľov stále klesá. Najväčší pokles je v nízkom variante cca 14 % medzi rokmi 2025 a 2050. Ani optimistický variant nepredpokladá pozitívny vývoj počtu obyvateľov – medzi rokmi 2025 a 2050 ide v podstate o stagnáciu až mierny pokles – 3,3 %. Pokiaľ by bol zohľadnený demografický vývoj predpokladaný pre časové horizonty 2030, 2040 a 2050, budú vďaka poklesu počtu obyvateľov nižšie nároky na komunikačnú sieť TSK. Vzhľadom k tomu bol pre všetky časové horizonty použitý vývoj demografie roku 2025, variant stredný.

### **Posudzované stavy**

Na základe vykonaných analýz bol stanovený nasledujúci rozsah posudzovaných stavov cestnej dopravy v dopravnom modeli:

- 2025 Do Nothing
- 2025 BAU
- 2025 ALL
- 2030 Do Nothing

- 2030 BAU
- 2030 ALL
- 2040 Do Nothing
- 2040 BAU
- 2040 ALL
- 2050 Do Nothing
- 2050 BAU
- 2050 ALL\*

*\* Pre scenár 2050 ALL sú predikované rovnaké intenzity dopravy ako pre scenár 2050 BAU.*

Pre posúdenie železničnej dopravy bol vždy uvažovaný jeden aktívny variant, tzn. variant pri naplnení PUM TSK. Rozsah posudzovaných stavov železničnej dopravy v dopravnom modeli bol nasledujúci:

- 2025 Do Nothing
- 2025 BAU + ALL
- 2030 Do Nothing
- 2030 BAU + ALL
- 2040 Do Nothing
- 2040 BAU + ALL
- 2050 Do Nothing
- 2050 BAU + ALL

Súčasťou Návrhovej časti PUM TSK sú štúdie Modelovanie hladín hluku (časť 6.1) a Modelovanie úrovne emisií (časť 6.2), na základe ktorých boli hodnotené vplyvy predovšetkým tzv. tvrdých opatrení (konkrétne stavby cestnej a železničnej infraštruktúry) na hlukovú situáciu a kvalitu ovzdušia v kap. IV. tejto správy o hodnotení. Návrhová časť PUM TSK však navrhuje rad obecných a tzv. mäkkých (systematických) opatrení, pri ktorých je možné predpokladať potenciálne významný pozitívny vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia (pozri vyhodnotenie v kap. IV.). Hodnotenie vplyvov PUM TSK na hlukovú situáciu a kvalitu ovzdušia je tak vykonané na strane bezpečnosti.

Na základe modelovania hladín hluku z pozemnej cestnej dopravy je možné konštatovať, že z akustického hľadiska najviac priaznivým návrhovým stavom je 2050 BAU+ALL, ktorý zohľadňuje stav dopravného riešenia vo výhľadovom roku 2050 po realizácii koncepcie PUM. Podľa modelovania hladín hluku z dopravy po železničných dráhach je zrejmé, že z akustického hľadiska najviac priaznivým návrhovým stavom je 2025 BAU+ALL, ktorý zohľadňuje stav dopravného riešenia vo výhľadovom roku 2025 po realizácii koncepcie PUM.

Podľa modelovania dopravných emisií je možné odporučiť, za predpokladu realizácie uvedených odporúčaných dodatočných opatrení, obidva návrhové scenáre (BAU i ALL) k realizácii, pričom ako mierne priaznivejší sa z hľadiska ochrany ovzdušia javí scenár BAU.

### **Doporučené/nedoporučené stavby**

V zásobníku projektov Návrhovej časti PUM TSK boli identifikované stavby, ktoré sa v rámci návrhu nejavia ako dostatočne účinné pre naplnenie cieľov PUM (stavby nedoporučené). Jedná sa o nasledujúce stavby:

- Obchvat mesta Trenčianske Teplice na ceste II/516,
- Severovýchodný obchvat Brezovej pod Bradlom,
- Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom – Cigeľ,
- Západný obchvat Myjavy na ceste II/499,
- Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová – Kameničany,
- Preložka cesty II/500 pri hranici kraja s TTSK,
- Preložka cesty II/574 pri obci Temeš,
- Preložka cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou – Nadlice.

Podrobné vyhodnotenie vplyvu uvedených nedoporučených stavieb, resp. špecifických cieľov PUM TSK s ktorými tieto stavby súvisia, na jednotlivé zložky životného prostredia vrátane potenciálnych kumulatívnych a synergických vplyvov je súčasťou kap. IV. tejto správy.

Návrhová časť PUM TSK ďalej špecifikuje najúčinnšie stavby realizované s cieľom odľahčenia komunikačnej siete a presmerovania dopravy a najúčinnšie stavby a opatrenia realizované s cieľom podpory udržateľnej mobility:

- Najúčinnšie stavby realizované s cieľom odľahčenia komunikačnej siete a presmerovania dopravy:
  - Rýchlostná cesta R2 (viac etáp v úseku Trenčín – Ruskovce),
  - Rýchlostná cesta R2 (viac etáp v úseku Pravotice – Nováky),
  - Obchvat mesta Dubnica nad Váhom na ceste I/61,
  - Nová komunikácia k MÚK Trenčianska Teplá,
  - Juhovýchodný obchvat Trenčína na ceste I/61,
  - Preložky ciest I/9 a I/64 v okolí Prievidze,
  - Obchvat mesta Ilava na ceste II/574,
  - Čiastočný obchvat Nového mesta nad Váhom na ceste II/504.
- Najúčinnšie stavby a opatrenia realizované s cieľom podpory udržateľnej mobility:
  - Plošné zvýšenie dostupnosti a komfortu systému verejnej dopravy v celom regióne zavedením IDS a optimalizáciou linkového vedenia,
  - Optimalizácia železničnej trate Prievidza – Jelšovce,
  - Modernizácia železničnej trate Trenčín – Trenčianska Turná,
  - Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou – Chynorany,

- Obnova prevádzky na železničných tratiach 124 Nemšová – Lednické Rovne a 144 Prievidza – Nitrianske Pravno,
- Výstavba a modernizácia zastávok a terminálov verejnej dopravy.

Podrobné vyhodnotenie vplyvu uvedených stavieb, resp. špecifických cieľov PUM TSK s ktorými tieto stavby súvisia, na jednotlivé zložky životného prostredia vrátane potenciálnych kumulatívnych a synergických vplyvov je súčasťou kap. IV. tejto správy.

#### **Zhrnutie**

**Konkrétne vyhodnotenie vplyvov PUM TSK na úrovni špecifických cieľov a ich relevantných opatrení je predmetom kapitoly IV. tejto správy. V prípade identifikovaných potenciálne významne negatívnych vplyvov vrátane vplyvov kumulatívnych a synergických boli navrhnuté opatrenia, ktoré sú uvedené v kapitole V. tejto správy. Celkovo je možné konštatovať, že z hľadiska vplyvu na životné prostredie bude PUM TSK pri realizácii navrhnutých opatrení akceptovateľný.**

## VI. 2. Opis toho, ako bolo vykonané vyhodnotenie vrátane ťažkostí s poskytovaním potrebných informácií, ako napr. technické nedostatky alebo neurčitosti

---

Správa o hodnotení vplyvu Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja bola spracovaná na základe Analytickej časti PUM TSK (AF-CITYPLAN s.r.o., august 2019) a Návrhovej časti PUM TSK (AFRY CZ s.r.o., február 2020).

### Dopravný model

Multimodálny dopravný model (konvenčný štvorstupňový dopytový dopravný model) pre súčasný stav bol zostavený v rámci spracovania Analytickej časti PUM. Podklady pre dopravný model súčasného stavu vychádzali zo zberu dát a vykonaných prieskumov, ktoré tvoria samostatnú Časť I. PUM TSK (AF-CITYPLAN s.r.o., december 2018). Údaje o cestnej doprave vychádzali, okrem iného, z dát Cestnej databanky Slovenskej správy ciest. Údaje o železničnej doprave vychádzali, okrem iného, z dát Železnice Slovenskej republiky.

Pre účely Návrhovej časti PUM bol dopravný model doplnený a rozšírený o návrhové horizonty 2025, 2030, 2040 a 2050, ktoré zohľadňujú opatrenia navrhnuté v zásobníku projektov. Dopravný model zahŕňa rozvoj územia, predpokladaný demografický vývoj, migráciu obyvateľov a pod.

Pre možnosť porovnania zmeny dopravného zaťaženia sú pre všetky časové horizonty vypočítané aj tzv. nulové varianty, keď je predpokladaný rozvoj zástavby mesta podľa územného plánu, ale nie sú vybudované stavby dopravnej infraštruktúry (vrátane stavieb pre verejnú a nemotoristickú dopravu). Ide v podstate o načrtnutie krízového vývoja rozvoja.

Predložené výsledky odborných štúdií, ktoré pracujú s dopravným modelom (Modelovanie hladín hluku, Modelovanie úrovne emisií), odpovedajú poskytnutým vstupným údajom o doprave.

### Hluk

Pre účely Návrhovej časti PUM TSK bola spracovaná štúdia Modelovanie hladín hluku (EKOLA group, spol. s r.o., marec 2020).

### Výpočtový model a metodika výpočtu

Výpočtový model bol vytvorený v prostredí programu CadnaA, verzia 2020 MR 1 (build: 177.5010).

Predikcia akustickej situácie bola vykonaná na priestorovom modeli v súradnicovom systéme S-JTSK, s výškovým systémom Bpv. Výpočet bol urobený postupom daným Odborným usmernením Úradu verejného zdravotníctva SR č. OHŽP/6112/2006, ktorým sa mení Odborné usmernenie ÚVZ SR č. OŽPaZ/5459/2005 z 28. novembra 2005, ktorým sa upravuje postup pri vypracovaní strategických hlukových máp a v zmysle požiadaviek uvedených v Technických podmienkach TP066 (03/2013) „Stanovenie hlukovej záťaže spôsobovanej dopravou po cestných komunikáciách“ (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, 2013). Uvedený postup je v Slovenskej republike určený pre stanovenie plošnej hlukovej záťaže z cestnej dopravy pri tvorbe Strategických hlukových máp a akčných plánov ochrany pred hlukom v zmysle Zákona č. 2/2005 Z. z. a súvisiacej legislatívy.

Softvérový produkt CadnaA, verzia 2020 MR 1, okrem iných využíva aj metodiku:

- **NMPB-Routes** – výpočet imisií hluku z pozemnej cestnej dopravy s adaptáciou pre použité v SR. Metodika zohľadňuje počty, druhy a rýchlosti automobilov.

- **Schall 03** – výpočet imisí hluku z dopravy po železničných dráhach, s úpravou pre použitie v SR. Metodika zohľadňuje počty, druhy, dĺžky, typ brzd a rýchlosti vlakov, typ železničného zvršku, polomer oblúkov smerového vedenia trate.

V záujmovom území bola vypočítaná horizontálna hluková mapa. Hluková mapa je tvorená sieťou výpočtových bodov s rozlíšením 10 × 10 metrov. Každý výpočtový bod rastru hlukovej mapy je umiestnený 4 metre nad úrovňou terénu, čím je zaistené, že hluková mapa citlivo kopíruje tvar posudzovaného terénu.

#### **Presnosť výsledku výpočtu**

Medzi faktory ovplyvňujúce presnosť výsledku výpočtu patria predovšetkým vstupné údaje, presnosť mapových podkladov, neurčitost' výpočtu – zaokrúhľovanie výpočtu, stupeň projektovej dokumentácie a pod. Výpočtový model bol overený na základe meraní reálnej akustickej situácie.

Na základe uvedených skutočností a vzhľadom k tomu, že z hľadiska poskytnutých vstupných údajov sa jedná o globálne podklady strategického charakteru, možno predpokladať, že vypočítané hodnoty ekvivalentnej hladiny akustického tlaku A sú uvedené s presnosťou výsledku výpočtu do ±2,0 dB.

#### **Ovzdušie**

Pre účely Návrhovej časti PUM TSK bola spracovaná štúdia Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r.o., február 2020).

#### **Metodika modelového riešenia**

Vyčíslenie emisií bolo založené na údajoch o intenzitách dopravy na cestných komunikáciách v riešenom priestore a na emisných faktoroch motorových vozidiel. Na základe údajov boli vypočítané hmotnostné toky posudzovaných látok do ovzdušia. Údaje o intenzitách dopravy na cestnej sieti boli prevzaté z aktuálneho dopravného modelu (AFRY CZ s.r.o., 2020).

Zdroje emisných faktorov predkladanej analýzy boli nasledujúce:

- pre výfukové emisie Európska agentúra pre životné prostredie, Emission Inventory Guidebook 2016, Update Jul. 2018, Part B: sectoral guidance chapters, 1. A Combustion, podkapitoly 1.A.3.b.i-iv Road transport 2018, 1.A.3.b.i-iv Road transport hot EFs Annex 2018 a 1.A.3.b.vi-vii Road tyre and brake wear 2016
- pre resuspenziu z povrchu vozovky U.S. EPA AP-42: Compilation of Air Emissions Factors, Fifth Edition, Volume I, podkapitola 13.2.1 Paved Roads.

V prípade citovanej metodiky Európskej agentúry pre životné prostredie boli emisné faktory vypočítané v týchto kategóriách presnosti:

- výfukové emisie suspendovaných častíc, oxidov dusíka a benzo[a]pyrénu – Tier 3
- otery brzdového obloženia, pneumatík a vozovky – Tier 2
- výfukové emisie CO<sub>2</sub>, CO a NMVOC – Tier 1

Za účelom nadväzujúceho posúdenia kumulatívneho vplyvu celej cestnej siete, nie len situácie v okolí jednotlivých ciest, boli vypočítané hmotnostné toky emisií z jednotlivých ciest agregované v hexagonálnom rastru s krokom siete 500 m. Následne bolo vykonané gridovanie takto agregovanej emisnej hustoty pre kartografickú vizualizáciu modelových výstupov s rozlíšením 25 m.

### ***Neistoty emisného modelovania***

Nasledujúce body uvádzajú hlavné zdroje neistôt modelového riešenia:

- odchýlka dopravného modelu od skutočných dopravných intenzít;
- skladba vozového parku z hľadiska emisných EURO noriem;
- podiel jednotlivých hmotnostných tried nákladných vozidiel, ktorý nie je dopravným modelom rozlíšený;
- podiel palív v osobnej automobilovej doprave, najmä podiel benzínových a dieselových vozidiel;
- odchýlka predpokladaných a skutočných rýchlostí vozidiel;
- odchýlka predpokladaného a skutočného počtu zrážkových dní v roku.

Z uvedeného je zrejmé, že emisný model je založený na neistotách, ktoré obmedzujú jeho využiteľnosť na relatívne porovnanie referenčných stavov, ktoré sú hodnotené rovnakou metodikou. Bez bližšieho zisťovania vyššie uvedených modelových neistôt, tzn. bez detailného terénneho prieskumu za účelom kalibrácie a dosiahnutia vyššieho rozlíšenia dopravného modelu, nie je vhodné výstupy používať ako zdroj absolútnych hodnôt emisií.

Je možné konštatovať, že vykonané emisné posúdenie je značne konzervatívne a pravdepodobne nadhodnocuje očakávanú emisnú úroveň, najmä z dôvodu ťažko odhadnuteľného vývoja emisných faktorov v časovo vzdialenejších horizontoch, napr. z dôvodu nejasnej rýchlosti rozvoja elektromobility a alternatívnych palív v automobilovej doprave. Emisný model je preto určený predovšetkým pre posúdenie referenčných scenárov v rámci posudzovanej stratégie, najmä k identifikácii potenciálnych imisne rizikových miest a k vzájomnému relatívnemu porovnaniu vplyvov jednotlivých návrhových variantov.

### **Vyhodnotenie vplyvu na verejné zdravie obyvateľov**

#### ***Hluk***

Pre účely vyhodnotenia vplyvu hlukovej záťaže na verejné zdravie boli na podklade výsledkov výpočtu pre jednotlivé zdroje hluku v území pomocou programu CadnaA vykonané analýzy v prostredí GIS. Z prevedených analýz v GIS bol stanovený: počet obyvateľov a percentuálny podiel obytných plôch ovplyvnených hlukovou záťažou nad medznou hodnotou a počet obyvateľov ovplyvnených v jednotlivých 5 dB pásmach v záujmovom území. Počet obyvateľov bol rovnomerne rozdelený do jednotlivých obytných plôch pomocou nástrojov priestorovej analýzy GIS. Vyhodnotenie teda počíta s rovnomerným zastúpením obyvateľstva v obytných plochách v jednotlivých katastrálnych územiach.

#### ***Ovzdušie***

Vypočítané emisné hustoty v štúdiu Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r.o., február 2020) boli pre všetky zvažované varianty preložené GIS vrstvou hustoty obyvateľstva. Vzhľadom k tomu, že sa jedná o hlavný podklad pre posúdenie významnosti vplyvov PUM na ovzdušie, boli vypracované aj rozdielové mapy medzi návrhovými a nulovými scenármi koncepcie.

## **Vyhodnotenie vplyvu na ostatné zložky životného prostredia**

### ***Priame/nepriame vplyvy***

Pri vyhodnotení vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia a na verejné zdravie, spracovateľ správy o hodnotení, vychádzal z verejne dostupných podkladov a analýz vykonaných v prostredí GIS.

#### Vody

Pri vyhodnotení priamych vplyvov na vody boli zohľadnené najmä strety s vodnými tokmi, ochrannými pásmami vodných zdrojov a chránenými vodohospodárskymi oblasťami. Podkladom boli dáta Výskumného ústavu vodného hospodárstva a Slovenskej agentúry životného prostredia.

#### Pôdy

Pri vyhodnotení priamych vplyvov na pôdy boli zohľadnené strety s pozemkami poľnohospodárskej pôdy a lesnými pozemkami. Podkladom boli dáta Výskumného ústavu pôdoznanectva a ochrany pôdy, Národného lesníckeho centra a Geodetického a kartografického ústavu Bratislava.

#### Horninové prostredie

Pri vyhodnotení priamych vplyvov na pôdy boli zohľadnené strety s lokalitami chránenými podľa zákona č. 44/1988 Zb., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon): chránené ložiskové územia, staré banské diela, poddolované územia, územia zosuvu a svahových deformácií. Podkladom boli dáta Štátneho geologického ústavu Dionýza Štúra.

#### Chránené územia, lokality NATURA 2000

Pre účely vyhodnotenie priamych vplyvov na chránené územia a lokality NATURA 2000 boli zohľadnené strety s národnými sieťami chránených území a lokalitami NATURA 2000 (CHVÚ, ÚEV) v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podkladom boli dáta Slovenskej agentúry životného prostredia.

Vyhodnotenie priamych i nepriamych vplyvov tzv. tvrdých opatrení zo zásobníka projektov PUM TSK bolo ďalej vykonané na základe samostatnej štúdie „Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000“ (RNDr. Tomáš Kuras & Ph.D., Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2020), ktorá je prílohou č. 1 tejto správy o hodnotení. Primerané posúdenie bolo spracované podľa Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy NATURA 2000 v Slovenskej republike (Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, aktualizované znenie z roku 2016).

#### Odpady/staré ekologické záťaž

V rámci vyhodnotenia priamych vplyvov na odpady/staré ekologické záťaž boli zohľadnené environmentálne záťaž podľa databáz Slovenskej agentúry životného prostredia.

#### Kultúrne, historické a archeologické pamiatky

Priame vplyvy na uvedené charakteristiky boli vyhodnotené na základe registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón Ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR Pamiatkového úradu SR.



### ***Kumulatívne a synergické vplyvy***

Pre účely vyhodnotenia kumulatívnych a synergických vplyvov tzv. tvrdých opatrení (konkrétne stavby cestnej a železničnej infraštruktúry) zo zásobníka projektov PUM TSK boli vytvorené grafické výstupy uvedené v prílohe č. 2 tejto správy:

Výkres č. 2.1                    Ochrana prírody

Výkres č. 2.2                    Horninové prostredie a vody

Výkresy boli vytvorené v prostredí GIS s využitím podkladov od Slovenskej agentúry životného prostredia a Štátneho geologického ústavu Dionýza Štúra. Identifikácia kumulatívnych vplyvov je založená na priestorovom vymedzení kumulácie a synergie tzv. tvrdých opatrení zo zásobníka projektov PUM TSK v území vo vzťahu k riešeným zložkám životného prostredia.

Potenciálne kumulatívne a synergické vplyvy na lokality sústavy NATURA 2000 boli ďalej vyhodnotené na základe štúdie „Primerané posúdenia významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000“ (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D. & Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2020).

### **Zhrnutie**

Pri spracovaní Správy o hodnotení sa nevyskytli také nedostatky vo znalostiach a neurčitosti, ktoré by znemožňovali posúdenie vplyvu strategického dokumentu na životné prostredie. Podrobné hodnotenie konkrétnych stavieb zo zásobníka projektov je nutné vykonať na úrovni posúdenia vplyvu činnosti na životné prostredie (EIA) či v ďalších stupňoch projektových príprav týchto projektov.

## VII. NÁVRH MONITOROVANIA ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE

Súčasťou Návrhovej časti **Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja** sú v rámci jednotlivých strategických a špecifických cieľov stanovené indikátory a spôsoby ich zisťovania pre vyhodnotenie dopadov v priebehu naplňovania PUM. Jedná sa teda o systém monitorovania stanovených cieľov PUM TSK.

Spracovateľ správy o hodnotení ďalej navrhuje monitoring jednotlivých zložiek životného prostredia v nasledujúcom rozsahu:

### **Monitoring hluku**

- Monitoring hluku je doporučené realizovať v prioritných oblastiach (pozri Modelovanie hladín hluku pre Návrhovú časť PUM TSK). Z pohľadu cestnej dopravy sa jedná o mestá Trenčín a Dubnica nad Váhom v súvislosti s plánovanou realizáciou stavieb *Vonkajší dopravný okruh Trenčína a Obchvat mesta Dubnica nad Váhom na ceste I/61*. Z pohľadu železničnej dopravy sa jedná o mesto Trenčín v súvislosti s plánovanou realizáciou stavby *Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná*.

Pozn.: Miesta monitoringu budú umiestnené v chránenom vonkajšom priestore stavieb, ktoré sú situované najbližšie smerom k predmetnému zámeru.

Monitoring hluku je obecné doporučené realizovať pred zahájením výstavby a po zahájení prevádzky stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry.

### **Monitoring kvality ovzdušia**

- Monitoring kvality ovzdušia je doporučené realizovať najmä v rizikových lokalitách z hľadiska expozície obyvateľov imisiám z dopravy – severná časť Trenčína s ohniskom v okolí ul. Gen. M. R. Štefánika, južný okraj obytnej zástavby Trenčína na sídlisku Juh, Prievidza, Stará Turá a Dolné Vestenice. V prípade všetkých lokalít by mal byť monitoring zameraný na suspendované prachové častice (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>), v Trenčíne navyše aj na plynné polutanty (benzo[a]pyrén, NO<sub>x</sub>, NMVOC, CO).

Pozn.: Jedným z podkladov pre posúdenie vývoja a rozsahu prípadnej úpravy PUM by mal byť stály monitoring kvality ovzdušia na existujúcej stanici Trenčín – Hasičská, ktorá poskytuje dostatočný dátový rad, umožňujúci odfiltrovanie vplyvu medziročných zmien rozptylových podmienok. Vhodným ukazovateľom úrovne znečistenia je v tomto prípade priemerná ročná koncentrácia suspendovaných častíc PM<sub>2,5</sub>.

### **Monitoring povrchových vôd**

- Monitoring povrchových vôd je doporučený najmä v súvislosti s realizáciou stavieb cestnej infraštruktúry.

Pozn.: Odberné profily povrchových vôd a frekvencia odberov budú stanovené v projektovej dokumentácii jednotlivých zámerov alebo v rámci procesu EIA.

Odbery vzoriek je vhodné vykonať v jarnom období (po období topenia snehu) a v jesennom období.

Analýzy rozborov vzoriek vody vo vodných tokoch by mal byť zameraný na základné fyzikálne a chemické ukazovatele a aj na zistenie hodnôt organických látok a obsahu ťažkých kovov.

### **Monitoring podzemných vôd**

- Monitoring podzemných vôd je doporučený najmä v súvislosti s realizáciou stavieb cestnej infraštruktúry.

Pozn.: V rámci monitoringu podzemných vôd je navrhnuté sledovať ovplyvnenie hladín podzemnej vody a kvalitu pri zdrojoch vody, pri ktorých by mohlo dôjsť k poklesu hladiny podzemnej vody alebo prípadne aj k ovplyvneniu ich kvality vplyvom výstavby jednotlivých zámerov.

Odberné miesta a frekvencia odberov bude vhodné stanoviť v projektovej dokumentácii jednotlivých zámerov alebo v rámci procesu EIA.

Analýzy rozborov vzoriek vody pri podzemných vodách by mali byť zamerané na základné fyzikálne a chemické ukazovatele a aj na zistenie hodnôt organických látok a obsahu ťažkých kovov.

### **Monitoring pôdy**

- Monitoring pôd je doporučené realizovať najmä v súvislosti s realizáciou stavieb cestnej infraštruktúry.

Pozn.: Monitoring je navrhnuté vykonať v jesennom období.

Odberné miesta a frekvenciu odberov bude nutné stanoviť v projektovej dokumentácii jednotlivých zámerov alebo v rámci procesu EIA.

Monitoring pôdy by mal byť zameraný na ťažké kovy, polycyklické aromatické uhľovodíky, polychlorované bifenyly, ďalšie uhľovodíky (napr. nepolárne extrahovateľné uhľovodíky a C<sub>10</sub>-C<sub>40</sub>), vrátane chloridov, sodíka a draslíka.

### **Biomonitoring**

- Biomonitoring je doporučený najmä v súvislosti s realizáciou stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry.
- Pozn.: Biomonitoring by mal byť zameraný na výskyt chránených druhov rastlín a živočíchov podľa vyhlášky č. 24/2002 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny a druhov uvedených v Prílohe II a Prílohe IV smernice Rady Európskeho spoločenstva 92/43/EHS, o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, ďalej druhov uvedených v Prílohe I smernice Rady Európskeho spoločenstva 79/409/EHS, o ochrane voľne žijúcich vtákov. V rámci monitoringu je doporučené zamerať sa aj na druhy uvádzané v Červených zoznamoch (bezstavovce, stavovce a rastliny).

Biomonitoring by mal byť smerovaný do miest stavebných prác a najbližšieho okolia projektovaných zámerov, ktoré budú alebo by mohli byť stavbami dotknuté. Špeciálna pozornosť bude venovaná lokalitám, kde sa stavby dotýkajú prírodne cenných území.

Cieľom by malo byť zistenie, resp. overenie druhovej diverzity skúmaného územia, celkového rizika pre vybrané vyskytujúce sa organizmy a pre ekosystémy.

## VIII. PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ CEZHraničné ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE

Posudzovaný strategický dokument ako celok nemôže mať významné cezhraničné vplyvy na životné prostredie a verejné zdravie. Potenciálne cezhraničné vplyvy môžu predstavovať jednotlivé stavby zo zásobníka projektov PUM TSK, ktoré je však nutné riešiť v súlade s § 40 zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov na úrovni zámerov v procese EIA.

Potenciálne cezhraničné vplyvy sú v prípade dopravných stavieb spojené predovšetkým so zvýšením intenzity dopravy na nadväzujúcich úsekoch susedných štátov a s tým spojeným zvýšením hlukovej záťaže, znečistenia ovzdušia a potenciálnymi zdravotnými rizikami. Zvýšenie intenzity dopravy na nadväzujúcich úsekoch susedných štátov môže ďalej znamenať zníženie migračnej priepustnosti v prípade novej navrhovanej dopravnej stavby križujúcej migračný koridor výrazne nadregionálneho charakteru a pod.

Na západe susedí Trenčiansky samosprávny kraj so Zlínskym krajom (Česká republika). Stavbou, resp. stavbami, ktoré nadväzujú na zámer za hranicami Slovenskej republiky sú *Rýchlostná cesta R6 Púchov – Mestečko* a *Rýchlostná cesta R6 Mestečko – štátna hranica* zo zásobníka projektov PUM TSK. Táto stavba nadväzuje na zámer „R49 – Lípa – štátna hranica ČR/SR“ a v súčasnej dobe je už riešená na úrovni zámeru v procese EIA pod názvom „Rýchlostná cesta R6 štátna hranica SR/ČR – Púchov“. Stavby sú v procese EIA koordinované v rámci cezhraničného posudzovania. Obdobne bude postupované pri všetkých ďalších stavbách zo zásobníka projektov, pri ktorých budú v procese EIA identifikované potenciálne cezhraničné vplyvy.

## IX. NETECHNICKÉ ZHRNUTIE POSKYTNUTÝCH INFORMÁCIÍ

### IX. 1. Informácie o strategickom dokumente

Predložená správa o hodnotení podľa § 9 a prílohy č. 4 k zákonu č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov sa zaoberá vymedzením možných vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré môžu byť spôsobené schválením „Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja“.

Spracovanie strategického environmentálneho posúdenia (SEA), resp. Správy o hodnotení podľa § 9 zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov je spracované paralelne so spracovaním Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja pri očakávanom zaistení priebežnej spolupráce a výmeny informácií medzi zhotoviteľmi SEA a Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja.

Plán udržateľnej mobility, ktorý je jedným z dôležitých strategických dokumentov, rieši dopravné problémy a rôznorodé požiadavky aktérov prostredníctvom systematického procesu, a súčasťou je analýza súčasného stavu, vízie, ciele a zámery, výber vhodných opatrení, ich aktívna komunikácia, monitoring a hodnotenie.

Plán udržateľnej mobility bude schválený Zastupiteľstvom Trenčianskeho kraja a bude jedným z podkladov pre účely územno plánovacej činnosti a súčasne bude záväzným podkladom pre plánovanie dopravnej obslužnosti na území kraja.

Pre návrhové a výhľadové obdobie boli zostavené a odsúhlasené po konsenze s odbornou verejnosťou vízie a oblasti zmeny. Oblasti zmeny ďalej rozpracovávajú jednotlivé strategické a špecifické ciele, pre ktoré sú navrhnuté opatrenia rozvoje udržateľnej mobility Trenčianskeho kraja.

Vízie:

***Moderný a konkurencie schopný región s rastúcou životnou úrovňou, ktorý je atraktívny pre obyvateľov, návštevníkov ako aj pre investorov a ktorý je založený na udržateľnom využití vlastného potenciálu sociálneho, ekonomického a environmentálneho (tvorba krajiny - krajnotvorné prvky), a na princípoch spoločenskej zodpovednosti.***

Predložený strategický dokument je rozdelený do piatich oblastí zmien, pre ktoré boli stanovené jednotlivé strategické a špecifické ciele.

Definované oblasti zmeny:

1. Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba
2. Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry
3. Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou
4. Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti
5. Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)

Súčasťou Návrhovej časti Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja sú v rámci jednotlivých strategických a špecifických cieľov stanovené indikátory a spôsob ich zisťovania pre vyhodnotenie dopadov v priebehu naplňovania PUM. Jedná sa teda o systém monitorovania

stanovených cieľov PUM TSK. Spracovateľ správy o hodnotení ďalej navrhuje monitoring jednotlivých zložiek životného prostredia v rozsahu podľa kap. VII.

### **Hodnotenie strategického dokumentu z hľadiska vplyvov na životné prostredie a verejné zdravie**

Hodnotenie strategického dokumentu bolo vykonané na úrovni špecifických cieľov a ich relevantných opatrení, ktoré sú uvedené v zásobníku projektov PUM TSK.

Na základe vykonaného zhodnotenia vplyvov PUM TSK na životné prostredie a verejné zdravie možno konštatovať, že v dôsledku naplňovania strategických a špecifických cieľov a jednotlivých opatrení zo zásobníka projektov nemožno predpokladať významne negatívne ovplyvnenie jednotlivých zložiek životného prostredia a verejného zdravia.

V prípade identifikovaných potenciálne mierne negatívnych vplyvov, vrátane vplyvov kumulatívnych a synergických, boli navrhnuté opatrenia, ktoré sú uvedené v kap. V. tejto správy. Celkovo možno konštatovať, že z hľadiska vplyvu na životné prostredie bude PUM TSK pri realizácii navrhnutých opatrení akceptovateľný.

Podrobné hodnotenie konkrétnych stavieb zo zásobníka projektov je nutné vykonať na úrovni posúdenia vplyvov činnosti na životné prostredie (EIA) alebo v ďalších stupňoch projektových príprav týchto projektov.

Posudzovaný strategický dokument ako celok nemôže mať významné cezhraničné vplyvy na životné prostredie a verejné zdravie. V prípade, že budú v priebehu posudzovania vplyvov jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov PUM TSK na úrovni zámerov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov, identifikované potenciálne cezhraničné vplyvy na susedné štáty, bude postupované v súlade ustanovením § 40 uvedeného zákona.

## IX. 2. Naplnenie všeobecných podmienok a špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia strategického dokumentu

Rozsah hodnotenia strategického dokumentu	
Všeobecné podmienky	Zohľadnenie v správe o hodnotení
Obstarávateľ zabezpečí vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu podľa § 9 zákona a vypracovanie uvedeného dokumentu. Vzhľadom na povahu a rozsah strategického dokumentu a jeho územnú pôsobnosť je potrebné, aby správa o hodnotení obsahovala rozpracovanie všetkých bodov uvedených v prílohe č. 4 zákona, primerane charakteru a dosahu strategického dokumentu.	- Správa o hodnotení je spracovaná podľa § 9 a v rozsahu prílohy č. 4 zákona č. 24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v znení neskorších predpisov.
Pre hodnotenie strategického dokumentu sa nestanovuje časový harmonogram ani žiadne špecifické požiadavky limitujúce časový rozsah.	-
Špecifické požiadavky	Zohľadnenie v správe o hodnotení
Okresný úrad Trenčín, Odbor výstavby a bytovej politiky (č. OU-TN-OVBP1-2019/011533002/JQ, zo dňa 18.3.2019) - Všeobecne v zmysle stavebného zákona sa územnoplánovacia dokumentácia nedopĺňa, ale aktualizuje prostredníctvom zmien a doplnkov – Územný plán veľkého územného celku Trenčianskeho kraja vrátane jeho aktualizácií Zmenami a doplnkami 1-3.	- Uvedená formulácia bola v tejto správe v navrhovanom znení upravená.
Krajský pamiatkový úrad Trenčín (č. KPUTN-2019/8356-2/21159/Pav, zo dňa 19.3.2019) - Pri definovaní územných požiadaviek na líniové dopravné plochy vyplývajúce z návrhu dbať na to, že Krajský pamiatkový úrad Trenčín podľa § 41 ods. 4 pamiatkového zákona v spolupráci s príslušným stavebným úradom zabezpečuje podmienky ochrany archeologických nálezísk v územnom a stavebnom konaní. Podmienkou pre vydanie územného rozhodnutia a stavebného povolenia pre jednotlivé stavby bude vydanie záväzného stanoviska podľa § 30 ods. 4 pamiatkového zákona. - Krajský pamiatkový úrad Trenčín podľa § 36 ods. 3 môže rozhodnúť o povinnosti vykonať archeologický výskum aj na mieste stavby alebo inej hospodárskej činnosti, ktoré nie je evidovaným archeologickým náleziskom podľa § 41 ods. 1, ak na tomto mieste dôvodne predpokladá výskyt archeologických nálezov.	- Uvedená legislatíva bola v spracovanej správe o hodnotení rešpektovaná.
Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky (č. 9175/2019-M_OKMB 14262/2019, zo dňa 19.3.2019) - Bez pripomienok	-
Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (č. 13895/2019/OSR/26204, zo dňa 25.3.2019) - Rešpektovať existujúcu dopravnú infraštruktúru, najmä diaľnicu D1 a jej trasovanie. Diaľnica D1 patrí do základnej siete TEN-T (Transeurópska dopravná sieť) a je súčasťou Baltsko-jadranského koridoru. - Rešpektovať pripravované stavby dopravnej infraštruktúry, najmä rýchlostnú cestu R2 a jej trasovanie. - Dopravný model spracovať v súlade s Metodickou príručkou k zostave dopravných modelov a dopravných prognóz, ktorá definuje štandardy pre celý postup spracovania dopravného modelu. - Do predmetného dokumentu žiadame zahrnúť aj rieku Váh, ktorá je súčasťou základnej siete TEN-T z pohľadu vnútrozemskej vodnej cesty. V zmysle Nariadenia EP a Rady (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ je Vážska vodná cesta identifikovaná na implementáciu a splavenie do roku 2030, pričom má prepájať dopravné toky a trimodálny terminál Žilina – Teplička s priamym napojením na rieku Dunaj ekologickou vodnou dopravou, ktorá má slúžiť najmä na prepravu tovarov.	- Návrh strategického dokumentu PUM TSK rešpektuje existujúcu dopravnú infraštruktúru. - Dopravný model bol spracovaný na základe podrobných zadávacích podmienok pre spracovanie PUM TSK, ktoré sú v súlade s uvedenou metodikou. - Zásobník projektov Návrhovej časti PUM TSK zahrňuje nasledujúce projekty na rieke Váh – Verejné prístavy (v Novom Meste nad Váhom v km 137,4-137,7; v Trenčíne v km 158,5-159,0; v Dubnici nad Váhom v km 168,1-168,5; v Púchove v km 192,9-193,4; v Považskej Bystrici v km 210,8-211,2), Vážska vodná cesta (úprava existujúcich vodných kanálov a úpravy stupňov existujúcich vodných elektrární).
Trnavský samosprávny kraj, Odbor cestovného ruchu, podpory podnikania a životného prostredia (č. 08165/2019/OÚPŽP-2/Ta, zo dňa 26.3.2019) - Bez pripomienok	-
Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja (č. CS 5844/2019 CZ 8226/2019, zo dňa 19.3.2019) - Bez pripomienok	-
Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky (č. 15248/2019-4210/20078, zo dňa 25.3.2019) - Pri plánovaní rozvoja alternatívnych palív v doprave v rámci plánu udržateľnej mobility odporúčame vychádzať aj zo: a) Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palíva; b) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES z 23. apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie; c) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2018/844 z 30. mája 2018, ktorou sa mení smernica 2010/31/EÚ o energetickej hospodárnosti budov a smernica 2012/27/EÚ o energetickej efektívnosti; a strategických dokumentov schválených vládou Slovenskej republiky a to konkrétne: d) Stratégia rozvoja elektromobility v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo Slovenskej republiky (č. uznesenia 504/2015); e) Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palíva v podmienkach Slovenskej republiky (č. uznesenia 505/2016); f) Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (č. uznesenia 504/2016);	- Uvedená európska legislatíva a strategické dokumenty schválené vládou Slovenskej republiky sú v spracovanej správe o hodnotení rešpektované – pozri kap. II.6.

**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

g) Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (č. uznesenia 110/2019).	
Obec Sebedražie (č. 3-S2019/00090, zo dňa 28.3.2019) - Bez pripomienok	-
Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Inšpektorát kúpeľov a žriadiel (č. S07302-2019/IKŽ-2, zo dňa 26.3.2019) - Požaduje textovú úpravu informácií popisujúcich minerálne a termálne zdroje na území Trenčianskeho kraja podľa zákona č. 538/2005 Z. z., v znení neskorších predpisov (pozri uvedené stanovisko). - Do popisu súčasného stavu požaduje doplnenie kapitoly „Prírodné liečebné kúpele, prírodné liečivé vody a prírodné minerálne vody“ s popisom nasledujúceho: - kúpeľné miesta a lokality s prírodnými minerálnymi zdrojmi využívanými na plnenie do spotrebiteľských obalov vo vybudovaných plniarňach minerálnych vôd, - legislatívna ochrana uvedených lokalít podľa zákona č. 538/2005 Z. z., v znení neskorších predpisov – štatút kúpeľných miest, ochranná pásma prírodných liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov	- Uvedené požiadavky boli zapracované do kap. III.1 a III.2 tejto správy o hodnotení.
Považskobystrické regionálne združenie miest a obcí (zo dňa 26.3.2019) - Bez pripomienok	-
Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky (č. 2019/9633-A1440, zo dňa 29.3.2019) - Bez pripomienok	-
Banskobystrický samosprávny kraj, Oddelenie územného plánovania a životného prostredia (č. 06552/2019/ODDUPZP-2 10816/2019, zo dňa 29.3.2019) - Bez pripomienok	-
Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Považskej Bystrici (č. A/2019/00648-2-HŽPaZ, zo dňa 27.3.2019) - Bez pripomienok	-
Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trenčíne (č. B/2019/01529-002/H6, zo dňa 28.3.2019) - Opraviť legislatívu odkazujúcu sa na zákon o ochrane zdravia ľudí. V súčasnosti je platný zákon č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. - Návrh strategického dokumentu musí byť vypracovaný so zohľadnením požiadaviek vyplývajúcich zo zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov. - Pri rozvoji dopravnej infraštruktúry musí byť rešpektovaný režim činností uvedený v príslušných rozhodnutiach o určení ochranných pásiem jednotlivých vodárenských zdrojov určených na hromadné zásobovanie pitnou vodou. - V súlade s § 27 ods. 2 č. 355/2007 Z. z. pri návrhu, výstavbe alebo podstatnej rekonštrukcii dopravných stavieb a infraštruktúry hluk v súvisiacom vonkajšom alebo vnútornom prostredí nesmie prekročiť prípustné hodnoty pri predpokladanom dopravnom zaťažení. Pri možnom vplyve hluku z navrhovaných stavieb na chránené vonkajšie, resp. vnútorné prostredie projektová dokumentácia musí obsahovať akustickú štúdiu vplyvu hluku súvisiaceho s navrhovanými stavbami na chránené vonkajšie a vnútorné prostredie. V prípade prekročenia prípustných hodnôt hluku určených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v platnom znení, musí byť súčasťou projektovej dokumentácie aj návrh protihlukových opatrení.	- V predloženej správe o hodnotení bol upravený odkaz na súčasne platnú legislatívu – zákon č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. - Pre účely Návrhovej časti PUM TSK bola spracovaná samostatná štúdia Modelovanie hladín hluku (príloha č. 6,1 Návrhovej časti), ktorá slúži k relatívnemu porovnaniu navrhovaných stavov. V štúdiu boli pre identifikáciu lokalít ovplyvnených hlukom z pozemnej cestnej dopravy a z dopravy po železničných dráhach použité vhodné a odskúšané systémové nástroje a medzinárodné postupy pre lokalizáciu týchto lokalít, ktoré sú obsahom smernice Európskeho parlamentu a Rady č. 2002/49/EC, a ktoré boli implementované do národnej legislatívy – Nariadenie vlády SR č. 150/2018 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 43/2005 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o strategických hlukových mapách a akčných plánoch ochrany pred hlukom v znení nariadenia vlády SR č. 258/2008 Z. z. Detailná objektivizácia hluku, akustické posúdenie vrátane merania hluku, spracované v súlade s národnou legislatívou (zákon č. 355/2007 Z. z. a vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z.), musí byť už súčasťou nadväzujúcich nariadení pre jednotlivé riešené lokality, alebo konkrétne stavby. - Strategický dokument PUM TSK bol v predloženej správe o hodnotení posúdený z pohľadu stretu s ochrannými pásmami vodárenských zdrojov podľa zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Podrobné vyhodnotenie/rešpektovanie jednotlivých rozhodnutí o určení ochranných pásiem, je nutné vykonať na úrovni zámerov v ďalších stupňoch projektových príprav. - Všetky činnosti vyplývajúce zo zosobníka projektov PUM TSK musí byť v súlade s § 27 ods. 2 č. 355/2007 Z. z., v znení neskorších predpisov. V prípade potreby bude nutné v ďalších stupňoch projektových príprav spracovať štúdiu vplyvu hluku súvisiaceho s navrhovanými stavbami na chránené vonkajšie a vnútorné prostredie.
Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia geológie a prírodných zdrojov, Odbor štátnej geologickej správy (č. 3994/2019-5.3 14599/2019, zo dňa 28.3.2019) - Ministerstvo vymedzuje ako riziká stavebného využitia územia: a) výskyt potenciálnych, stabilizovaných a aktívnych zosuvov. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom. Územia s výskytom aktívnych svahových deformácií nie sú vhodné pre stavebné účely. b) prítomnosť environmentálnych záťaží s vysokou prioritou riešenia (hodnota $K \geq 65$ podľa klasifikácie environmentálnej záťaže v Informačnom systéme environmentálnych záťaží). Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom environmentálnej záťaže s vysokou prioritou riešenia je potrebné posúdiť a overiť geologickým prieskumom životného prostredia. c) výskyt stredného až vysokého radónového rizika. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom stredného až vysokého radónového rizika je potrebné posúdiť podľa zákona č. 355/2007 Z. z., o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vyhlášky Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 98/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o obmedzovaní ožiarenia pracovníkov a obyvateľov z prírodných zdrojov ionizujúceho žiarenia.	- V predloženej správe o hodnotení boli zohľadnené miestne podmienky – prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvu a svahových deformácií. Ďalej je v predloženej správe o hodnotení upozornené na stavby, ktoré môžu predstavovať stret s vyššie uvedenými lokalitami a ktorým je nutné v ďalších stupňoch projektových príprav venovať zvýšenú pozornosť – pozri návrh opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie v kap. V.



<p>Ak sa počas vypracovania správy o hodnotení vyskytnú nové skutočnosti súvisiace s predmetom posudzovania, je potrebné ich uviesť v správe o hodnotení.</p>	<p>V tejto správe o hodnotení sú posúdené všetky potenciálne vplyvy PUM TSK na životné prostredie a verejné zdravie. Nad rámec rozsahu o hodnotení strategického dokumentu bolo spracované Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000 (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D. &amp; Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2020), nakoľko zásobník projektov PUM TSK obsahuje stavby cestnej a železničnej infraštruktúry predstavujúce potenciálne vplyvy na lokality NATURA 2000.</p>
---	--

**X. INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI (AK TO CHARAKTER A ROZSAH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU UMOŽŇUJE)****Ekonomická náročnosť stavieb zo zásobníka projektov do roku 2025**

číslo	Druh	Názov	Investor	Zodpovednosť	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Náklady celkom
	hromadná doprava	Vytvorenie integrovaného dopravného systému Trenčianskeho samosprávneho kraja	TSK	TSK		250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	1 250 000
	hromadná doprava	Dobudovanie zastávok MHD v území	jednotlivé mestá a obce	jednotlivé mestá a obce		250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	1 250 000
	hromadná doprava	Vozidlá MHD/VHD	jednotliví dopravcovia	dopracovia		5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	25 000 000
	hromadná doprava	Prestupné uzly a terminály VHD	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá, TSK		600 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	4 600 000
1	železničná doprava	Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá	ŽSR	ŽSR	75 000 000	40 000 000					115 000 000
2	cestná infraštruktúra	Rýchlostná cesta R2 Trenčianska Turná - Mníchova Lehota	NDS	NDS		10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	13 000 000	53 000 000
3	cestná infraštruktúra	Rýchlostná cesta R2 Trenčín (D1) - Trenčianska Turná	NDS	NDS		25 000 000	25 000 000	25 000 000	25 000 000	23 000 000	123 000 000
4	cestná infraštruktúra	Rozšírenie cesty II/507 u Trenčína na štvorpruhové usporiadanie	SC TSK	SC TSK		4 000 000	4 000 000	2 692 345			10 692 345
5	železničná doprava	Obnovenie železničného oblúka Chynorany	ŽSR	ŽSR				2 427 951	2 427 951		4 855 902
6	železničná doprava	Optimalizácia železničnej trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja) - 1. a 2. etapa	ŽSR	ŽSR	20 000 000	20 000 000	12 000 000	20 000 000	20 000 000	19 000 000	111 000 000
23	cestná infraštruktúra	P+R Trenčín východ	Mesto Trenčín	Trenčín			200 000				200 000
24	cestná infraštruktúra	P+R Trenčín západ	Mesto Trenčín	Trenčín			200 000				200 000
100	cyklistická infraštruktúra	Spoznaj prírodné a kultúrne bohatstvo svojho suseda na bicykli	Interreg V-A SR - ČR	TSK	500 000	1 000 000	626 193				2 126 193
101	cyklistická infraštruktúra / pešia doprava	Lávka pre peších a cyklodopravu Brunovce - Lúka	spolufinancovanie príslušných obcí a EU fondy	TSK	49 859						49 859
102	cyklistická infraštruktúra	úsek: Partizánske - Zemianske Kostofany	IROP + TSK	TSK		1 671 762					1 671 762
103	cyklistická infraštruktúra	úsek: Zemianske Kostofany - Prievidza	IROP + TSK	TSK				9 295 645			9 295 645
104	cyklistická infraštruktúra	časť 2: úsek Nové Mesto nad Váhom – Trenčín, DÚR 12/2016	IROP + TSK	TSK	4 380 373						4 380 373
105	cyklistická infraštruktúra	časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“, DÚR 1/2017	IROP + TSK	TSK		3 860 000					3 860 000
106	cyklistická infraštruktúra	časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce, DÚR 12/2016	IROP + TSK	TSK			4 311 416				4 311 416
107	cyklistická infraštruktúra	časť 5: úsek Ladce - Púchov, DÚR 2/2017	IROP + TSK	TSK		4 464 000					4 464 000

Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

108	cyklistická infraštruktúra	časť 7: úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK, DÚR 1/2017	IROP + TSK	TSK		2 100 000					2 100 000
109	cyklistická infraštruktúra	úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica, DÚR 10/2016	IROP + TSK	TSK			3 132 161				3 132 161
110	cyklistická infraštruktúra	„Na bicykli po stopách histórie – cyklotrasa v úseku Nemšová – Trenčín“, (DSP/DRS 1/2017) v dĺžke 12 km	IROP + TSK	TSK	2 468 687						2 468 687
111	cyklistická infraštruktúra	Horné Srnie - hranice SR/ČR	z prostriedkov EU a Programu Cezhraničná spolupráca SR – ČR	TSK			2 269 198				2 269 198
	cestná infraštruktúra	Rekonštrukcia nosných ulíc	SC TSK	SK TSK	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	12 000 000
	cestná infraštruktúra	Oprava mostných komunikácií	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	12 000 000
	cestná infraštruktúra	Miestne komunikácie - rozvoj územia dľa územného plánu	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	3 000 000
	cestná infraštruktúra	Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	1 500 000
	cestná infraštruktúra/pešia/cyklo	P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá		400 000	400 000	400 000	400 000	400 000	2 000 000
	cestná infraštruktúra	Rezidentné parkovanie	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	1 500 000
	cestná infraštruktúra	Rozvoj dopravnej telematiky	SÚC TSK, NDS	SÚC TSK	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	1 500 000
	cestná infraštruktúra	Nízkoemisné zóny	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá		20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	100 000
	cestná infraštruktúra	Rekonštrukcie mostných objektov	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	12 000 000
	cestná infraštruktúra	Protihlukové opatrenia	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	1 500 000
	cyklistická infraštruktúra	Doplňovanie cyklistických trás dľa cyklogenerelu	jednotlivé mestá/TSK	jednotlivé mestá, TSK	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	1 500 000
	cyklistická infraštruktúra	Systém zdieľania bicyklov - bike sharing systém	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	600 000
	cyklistická infraštruktúra	Naplňovanie cyklogenerelu	jednotlivé mestá/TSK	jednotlivé mestá, TSK	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	1 500 000
	cyklistická infraštruktúra	Kapacitné parkovanie pre cyklistov	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	300 000
	cyklistická infraštruktúra	Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach	jednotlivé mestá/TSK	jednotlivé mestá, TSK	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	300 000
	cyklistická infraštruktúra	Realizácia rekreačných cyklotrás	jednotlivé mestá/TSK	jednotlivé mestá, TSK		500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	2 500 000
	pešia doprava	Dobudovanie peších trás v území	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	150 000
	pešia doprava	Rozšírenie a úprava peších zón	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	600 000
	pešia doprava	Optimalizácia peších trás v území	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	300 000
	pešia doprava	Bezpečné priechody	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	300 000

**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

	železničná doprava	Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate	ŽSR	ŽSR		5 629 688	5 629 688	5 629 688	5 629 688	5 629 688	28 148 440
	železničná doprava	Stanovenie plánu rozvoja/pozastavenia dopravy na tratiach s malým rozsahom dopravy, resp. so zastavenou dopravou s cieľom nastavenia dlhodobej stratégie dopravnej obsluhy a optimalizácie investícií v rámci kraja : 143 Trenčín - Chynorany, 123 Trenčianska Teplá - Vlársky priesmyk, 124 Nemšová - Lednické Rovne, 144 Prievidza - Nitrianske Pravno, 125 Púchov - Horní Lideč regionálna doprava	ŽSR + TSK	ŽSR, TSK		100 000	100 000	100 000			300 000
	železničná doprava	Vytvorenie koncepcie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci samosprávneho kraja, ktorého hlavným zámerom je vybudovanie siete nadradenej infraštruktúry, ktoré vytvorí atraktívne a efektívne prepojenie všetkých významných a najmä krajských miest, vrátane posúdenia a vyhodnotenie možností využitia koridoru (20r) Bratislava - Púchov	ŽSR + TSK	ŽSR, TSK			100 000	100 000	100 000		300 000
	cestná infraštruktúra	Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra	TSK	TSK		10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	50 000 000
	cestná infraštruktúra	Rekonštrukcia ciest II. a III. tried	SC TSK	SC TSK	2 500 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000			10 000 000

**Ekonomická náročnosť stavieb zo zásobníka projektov pre roky 2030, 2040 a 2050**

Číslo	Druh	Názov	Investor	Zodpovednosť	2030	2040	2050	Náklady celkom
	hromadná doprava	Dobudovanie zastávok MHD v území	jednotlivé mestá	jednotlivé mesta a obce	100 000	200 000	200 000	500 000
	hromadná doprava	Vozidlá MHD/VHD	jednotliví dopravcovia	dopracovia	25 000 000	50 000 000	50 000 000	125 000 000
	hromadná doprava	Prestupné uzly a terminály VHD	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá, TSK	2 500 000	2 500 000	2 500 000	7 500 000
7	cestná infraštruktúra	Obchvat mesta Ilavy na ceste II/574	SC TSK	SC TSK	2 157 384			2 157 384
8	cestná infraštruktúra	Obchvat mesta Lednické Rovne na ceste II/507	SC TSK	SC TSK	8 146 573			8 146 573
9	cestná infraštruktúra	Obchvat mesta Trenčianske Teplice na ceste II/516	SC TSK	SC TSK	0			0
10	cestná infraštruktúra	Obchvat obce Malé Uherce na ceste I/64	SSC	SSC		9 626 332		9 626 332

Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

11	cestná infraštruktúra	Obchvat obce Nitrianske Pravno na ceste I/64	SSC	SSC	6 415 313		6 415 313
12	cestná infraštruktúra	Preložka cesty I/61 v Trenčíne	SSC	SSC	9 351 783		9 351 783
13	cestná infraštruktúra	Preložky ciest I/9 a I/64 v okolí Prievidze	SSC	SSC	42 243 907		42 243 907
14	cestná infraštruktúra	Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota - Ruskovce	NDS	NDS	274 000 000		274 000 000
15	cestná infraštruktúra	Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke	SSC	SSC	101 062 317		101 062 317
16	cestná infraštruktúra	Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza - Nitrianske Pravno	SSC	SSC	20 208 614		20 208 614
17	cestná infraštruktúra	Preložky cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno - hranica kraja	SSC	SSC	20 880 910		20 880 910
18	cestná infraštruktúra	Rýchlostná cesta R3 Horná Štubňa - Ráztočno	NDS	NDS	305 000 000		305 000 000
19	železničná doprava	Modernizácia železničnej trate Trenčín - Trenčianska Turná	ŽSR	ŽSR	55 546 782		55 546 782
20	železničná doprava	Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany	ŽSR	ŽSR	133 557 046		133 557 046
21	železničná doprava	Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno	ŽSR	ŽSR	39 755 230		39 755 230
22	železničná doprava	Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa	ŽSR	ŽSR	168 890 643		168 890 643
25	cestná infraštruktúra	P+R Prievidza juh	Mesto Prievidza	Prievidza	200 000		200 000
26	cestná infraštruktúra	P+R Prievidza sever	Mesto Prievidza	Prievidza	200 000		200 000
27	hromadná doprava	Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou	TSK	TSK	250 000		250 000
28	hromadná doprava	Prestupný terminál Myjava	TSK	TSK	250 000		250 000
29	hromadná doprava	TIOP Ilava	ŽSR + TSK	ŽSR, TSK	500 000		500 000
30	hromadná doprava	TIOP Nové Mesto nad Váhom	TSK	TSK	250 000		250 000
31	hromadná doprava	TIOP Partizánske	ŽSR + TSK	ŽSR, TSK	500 000		500 000
32	hromadná doprava	TIOP Považská Bystrica	TSK	TSK	250 000		250 000
33	hromadná doprava	TIOP Prievidza	ŽSR + TSK	ŽSR, TSK	500 000		500 000
34	hromadná doprava	TIOP Púchov	TSK	TSK	250 000		250 000
35	hromadná doprava	TIOP Trenčín	TSK	TSK	250 000		250 000

Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

36	hromadná doprava	TIOP Nováky	ŽSR + TSK	ŽSR, TSK	500 000			500 000
37	hromadná doprava	TIOP Bánovce nad Bebravou	ŽSR + TSK	ŽSR, TSK	500 000			500 000
38	železničná doprava	Železničná zastávka Trenčín-Biskupice	ŽSR	ŽSR	180 000			180 000
39	cestná infraštruktúra	Rýchlostná cesta R8 Bánovce nad Bebravou - Topoľčany - Nitra	NDS	NDS		1 020 000 000		1 020 000 000
40	cestná infraštruktúra	Rýchlostná cesta R2 Pravotice - Dolné Vestenice	NDS	NDS		235 000 000		235 000 000
41	cestná infraštruktúra	Rýchlostná cesta R2 Dolné Vestenice - Nováky	NDS	NDS		112 000 000		112 000 000
42	cestná infraštruktúra	Rýchlostná cesta R2 Nováky - Žiar nad Hronom	NDS	NDS		662 000 000		662 000 000
43	cestná infraštruktúra	Rýchlostná cesta R6 Púchov - Mestečko	NDS	NDS		142 000 000		142 000 000
44	cestná infraštruktúra	Rýchlostná cesta R6 Mestečko - štátna hranica	NDS	NDS		190 000 000		190 000 000
45	cestná infraštruktúra	Nový most v Trenčíne v rámci vnútorného dopravného okruhu	Mesto Trenčín	Trenčín	4 631 916			4 631 916
46	cestná infraštruktúra	Obchvat mesta Dubnica nad Váhom na ceste I/61	SSC	SSC		11 613 999		11 613 999
47	cestná infraštruktúra	Preložka cesty II/507 u Zamaroviec	SC TSK	SC TSK			1 331 784	1 331 784
48	cestná infraštruktúra	Presunutý diaľničný privádzač Trenčín	NDS	NDS		41 453 067		41 453 067
49	cestná infraštruktúra	Severovýchodný obchvat Brezovej pod Bradlom	SC TSK	SC TSK		0		0
50	železničná doprava	Modernizácia železničnej trate Púchov - Lúky pod Makytou - štátna hranica	ŽSR	ŽSR		289 340 702		289 340 702
51	cestná infraštruktúra	MÚK Trenčianska Teplá vrátane mostu cez Váh smer Opatová	SC TSK	SC TSK			2 134 829	2 134 829
52	hromadná doprava	TIOP Dubnica nad Váhom	TSK	TSK		250 000		250 000
53	hromadná doprava	TIOP Trenčianska Teplá	TSK	TSK		250 000		250 000
54	cestná infraštruktúra	Cesta III. triedy Čereňany - Bystričany - Kamenec pod Vtáčnikom - Lehota pod Vtáčnikom - Cigeľ	SC TSK	SC TSK			0	0
55	cestná infraštruktúra	Čiastočný obchvat Nového Mesta nad Váhom na ceste II/504	SC TSK	SC TSK			6 298 720	6 298 720
56	cestná infraštruktúra	Juhovýchodný obchvat Trenčína na ceste I/61	SSC	SSC			19 426 484	19 426 484
57	cestná infraštruktúra	Vonkajší dopravný okruh Trenčín	Mesto Trenčín	Trenčín			70 129 683	70 129 683
58	cestná infraštruktúra	Južný obchvat Myjavy na ceste II/581	SC TSK	SC TSK			13 343 269	13 343 269
59	cestná infraštruktúra	Západný obchvat Myjavy na ceste II/499	SC TSK	SC TSK			0	0

Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

60	cestná infraštruktúra	Nová cesta II. triedy prepájajúca cesty č. II/507 a I/61 severovýchodne od Trenčína	SC TSK	SC TSK			10 128 970	10 128 970
61	cestná infraštruktúra	Nové cesty III. triedy v okolí Trenčína	SC TSK	SC TSK			8 403 872	8 403 872
62	cestná infraštruktúra	Obchvat mesta Stará Turá na ceste II/581	SC TSK	SC TSK			10 534 160	10 534 160
63	cestná infraštruktúra	Obchvat Modrovky a Lúky na ceste II/507	SÚ TSK	SÚ TSK			4 815 616	4 815 616
64	cestná infraštruktúra	Preložka cesty č. I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom	SSC	SSC			15 656 877	15 656 877
65	cestná infraštruktúra	Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka - Nemšová - Kameničany	SC TSK	SC TSK			0	0
66	cestná infraštruktúra	Preložka cesty č. II/507 v úseku Slavnica - Pruské - Horovce	SC TSK	SC TSK			13 431 929	13 431 929
67	cestná infraštruktúra	Preložka cesty II/500 u hranice kraja s TTSK	SC TSK	SC TSK			0	0
68	cestná infraštruktúra	Preložka cesty II/507 u Trenčianskej Turnej	SC TSK	SC TSK			24 644 257	24 644 257
69	cestná infraštruktúra	Preložka cesty II/574 u obce Temeš	SC TSK	SC TSK			0	0
70	cestná infraštruktúra	Preložka cesty II/579 mimo obec Hradište so zaústením do novej MÚK na rýchlostnej ceste R2	SC TSK	SC TSK			11 660 293	11 660 293
71	cestná infraštruktúra	Preložky cesty II/592 v úseku Bánovce nad Bebravou - Nadlice	SC TSK	SC TSK			0	0
72	cestná infraštruktúra	Rýchlostná cesta R6 Dolné Kočkovce - Púchov	NDS	NDS			16 295 751	16 295 751
73	cestná infraštruktúra	Západný obchvat Brezovej pod Bradlom	SC TSK	SC TSK			12 176 754	12 176 754
74	hromadná doprava	Koľajová doprava Trenčín	Mesto Trenčín	Trenčín			99 328 859	99 328 859
75	železničná doprava	Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Stará Turá - Myjava	ŽSR	ŽSR			307 935 254	307 935 254
76	železničná doprava	Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina	ŽSR	ŽSR			3 947 887 879	3 947 887 879
77	železničná doprava	Modernizácia železničnej trate Trenčianska Turná - Bánovce nad Bebravou	ŽSR	ŽSR			221 279 116	221 279 116
78	hromadná doprava	TIOP Kostolná-Záriečie	TSK	TSK			250 000	250 000
79	hromadná doprava	TIOP Lúky pod Makytou	ŽSR + TSK	ŽSR, TSK			500 000	500 000
80	hromadná doprava	TIOP Myjava	TSK	TSK			500 000	500 000
81	hromadná doprava	TIOP Nemšová	ŽSR + TSK	ŽSR, TSK			500 000	500 000
82	hromadná doprava	TIOP Stará Turá	TSK	TSK			500 000	500 000

Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

121	cyklistická infraštruktúra	úsek: Hranica NSK - Partizánske	IROP + TSK	TSK	4 214 126		4 214 126
122	cyklistická infraštruktúra	úsek: Prievidza - Handlová	IROP + TSK	TSK	5 924 568		5 924 568
141	cyklistická infraštruktúra	Nové Mesto nad Váhom – Myjava – št. hranica SR/ČR	IROP + TSK	TSK		10 569 000	10 569 000
142	cyklistická infraštruktúra	Trenčianske Bohuslavice – Nová Bošáca – št. hranica SR/ČR	TSK	TSK		5 260 747	5 260 747
143	cyklistická infraštruktúra	Trenčín – Bánovce nad Bebravou – Chynorany/Žabokreky nad Nitrou/Brodzany	TSK	TSK		13 973 959	13 973 959
144	cyklistická infraštruktúra	Ilava – Valaská Belá – Nováky	TSK	TSK		13 108 455	13 108 455
145	cyklistická infraštruktúra	Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou - št. hranica SR/ČR	TSK	TSK		5 762 837	5 762 837
146	cyklistická infraštruktúra	Lúky – Lazy pod Makytou - št. hranica SR/ČR	TSK	TSK		4 663 838	4 663 838
147	cyklistická infraštruktúra	Prievidza – Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Rajec)	TSK	TSK		7 473 008	7 473 008
148	cyklistická infraštruktúra	Nitrianske Pravno – hr. Trenčianskeho a Žilinského kraja (smer Turčianske Teplice)	TSK	TSK		2 057 604	2 057 604
149	cyklistická infraštruktúra	Vybudovanie cyklotrasy po rieke Nitra: Partizánske - Nitrianske Rudno - Valaská Belá	IROP + TSK	TSK		7 961 311	7 961 311
102, 103, 121, 122	cyklistická infraštruktúra	Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry na Hornej Nitre	IROP + TSK	TSK	x		0
102, 103, 121, 122, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 141, 142, 145, 146	cyklistická infraštruktúra	Dokončené tri zásadné priestorové súčasti - oblasť Považie, oblasť Horná Nitra, prepojenie cyklistickej infraštruktúry SR a ČR	IROP + TSK	TSK		x	0
104, 105, 106, 107, 108, 109	cyklistická infraštruktúra	Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK	IROP + TSK	TSK	x		0



Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

	cestná infraštruktúra	Rekonštrukcie nosných ulíc	SC TSK	SK TSK	10000000	20000000	20000000	50000000
	cestná infraštruktúra	Oprava miestnych komunikácií	jednotlivé mesta	jednotlivé mesta	10000000	20000000	20000000	50000000
	cestná infraštruktúra	Miestne komunikácie - rozvoj územia dľa územného plánu	jednotlivé mesta	jednotlivé mesta	2500000	5000000	5000000	12500000
	cestná infraštruktúra	Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta	jednotlivé mesta	jednotlivé mesta	1250000	2500000	2500000	6250000
	cestná infraštruktúra/pešia/cyklo	P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)	jednotlivé mesta	jednotlivé mesta	2000000	2500000	2500000	7000000
	cestná infraštruktúra	Rezidentné parkovanie	jednotlivé mesta	jednotlivé mesta	1250000	2500000	2500000	6250000
	cestná infraštruktúra	Rozvoj dopravnej telematiky	SÚC TSK, NDS	SÚC TSK	1250000	2500000	2500000	6250000
	cestná infraštruktúra	Nízkoemisné zóny	jednotlivé mesta	jednotlivé mesta			100000	100000
	cestná infraštruktúra	Rekonštrukcie mostných objektov	jednotlivé mesta	jednotlivé mesta	10000000	20000000	20000000	50000000
	cestná infraštruktúra	Protihlukové opatrenia	jednotlivé mesta	jednotlivé mesta	1250000	2500000	2500000	6250000
	cyklistická infraštruktúra	Doplňovanie cyklistických trás dľa cyklogenerelu	jednotlivé mestá/TSK	jednotlivé mesta, TSK	1250000	2500000	2500000	6250000
	cyklistická infraštruktúra	Systém zdieľania bicyklov - bike sharing systém	jednotlivé mestá	jednotlivé mesta	500000	1000000	1000000	2500000
	cyklistická infraštruktúra	Naplňovanie cyklogenerelu	jednotlivé mestá/TSK	jednotlivé mesta, TSK	1250000	2500000	2500000	6250000
	cyklistická infraštruktúra	Kapacitné parkovanie pre cyklistov	jednotlivé mestá	jednotlivé mesta	250000	500000	500000	1250000
	cyklistická infraštruktúra	Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach	jednotlivé mestá/TSK	jednotlivé mesta, TSK	250000	500000	500000	1250000
	cyklistická infraštruktúra	Realizácia rekreačných cyklotrás	jednotlivé mestá/TSK	jednotlivé mesta, TSK	2000000	4000000	4000000	10000000
	pešia doprava	Dobudovanie peších trás v území	jednotlivé mesta	jednotlivé mesta	125000	250000	250000	625000
	pešia doprava	Rozšírenie a úprava pešej zóny	jednotlivé mesta	jednotlivé mesta	500000	1000000	1000000	2500000
	pešia doprava	Optimalizácia peších trás v území	jednotlivé mesta	jednotlivé mesta	250000	500000	500000	1250000

**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

	pešia doprava	Bezpečné priechody	jednotlivé mesta	jednotlivé mesta	250000	500000	500000	1250000
	letecká doprava	Letisko Trenčín	TSK	Letecké opravovne Trenčín		5 000 000		5 000 000
	letecká doprava	Letisko Prievidza	TSK	Aeroklub Prievidza		5 000 000		5 000 000
	Vodná doprava	Verejné prístavy	SR	SR			5 000 000	5 000 000
	Vodná doprava	Vážska vodná cesta	SR	SR			10 000 000	10 000 000
	železničná doprava	Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate.	ŽSR	ŽSR	28 148 440	56 296 880	56 296 880	140 742 200
	železničná doprava	Rekonštrukcia regionálnych traťových úsekov, ktoré boli stanovené ako trate s potenciálom.	ŽSR	ŽSR		30 000 000	60 000 000	90 000 000

**Ekonomická náročnosť mäkkých opatrení**

Názov projektu	Investor	Zodpovednosť	2025	2030	2040	2050	Náklady celkom
Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti	TSK, jednotlivé mestá	Organizátor IDS	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave	TSK, jednotlivé mestá, dopravcovia	Organizátor IDS	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS	TSK, jednotlivé mestá	Organizátor IDS	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	TSK, jednotlivé mestá	TSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy	TSK, jednotlivé mestá	TSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy	TSK, jednotlivé mestá	TSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Podpora pre carpooling (spolujazda)	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Podpora pre carsharing (zdieľanie vozidiel)	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Realizovanie motivačných opatrení pre ekologickejšie vozidlá	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Vypracovanie rámcových krízových plánov pre mimoriadne udalosti (najmä MHD)	TSK, jednotlivé mestá	TSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Zvýhodnené parkovanie pre vozidlá s ekologickým pohonom	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Propagácia parkovacích domov	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000

**Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja**

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov

Podpora firemných plánov mobility (bonusy, zázemie pre cyklistov atď..)	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklickej dopravy	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Podpora dopravnej výchovy detí	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Podpora tvorby a aktualizácia plánovacej dokumentácie	TSK, jednotlivé mestá	TSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Kampaň na podporu jednotlivých akcií	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Propagácia udržateľnej mestskej mobility	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Webové aplikácie a informačné portály	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Manager mobility	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Dopravný prieskum	TSK	TSK	40 000	40 000	80 000	80 000	240 000
Mobilitný prieskum	TSK	TSK	40 000	40 000	80 000	80 000	240 000

## **Použité podklady**

---

### **Podklady súvisiace bezprostredne s PUM (strategické dokumenty, územno-plánovacie dokumenty)**

1. Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Trenčianskeho samosprávneho kraja na roky 2013 – 2023 (GfK Slovakia s.r.o.),
2. Plán dopravnej obslužnosti TSK na roky 2014–2020 (Ing. Igor Ripka, Ph.D., august 2015),
3. Stratégia využitia potenciálu Trenčianskeho samosprávneho kraja pre rozvoj cyklistickej infraštruktúry (august, 2016),
4. Regionálna integrovaná územná stratégia Trenčianskeho kraja na roky 2014–2020 (RIÚS TSK ze dňa 4. 2. 2016),
5. Územný plán veľkého územného celku TSK (apríl 1998) vrátane jeho aktualizácií: Zmeny a doplnky UPN VÚC Trenčianskeho kraja č. 1–3,
6. Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility (Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, apríl 2017),
7. Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 – v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001 (AUREX, s.r.o., november 2011),
8. Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, december 2016),
9. Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, jún 2014),
10. Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015),
11. Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike v rokoch 2011 – 2020 (Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020) (schválená uznesením vlády SR č. 798/ 2011),
12. Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015),
13. Správa o stave životného prostredia Slovenskej republiky v roku 2017 (Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky a Slovenská Agentúra životného prostredia, 2018),
14. Národná stratégia regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (pôvodná aktualizácia strategického dokumentu na roky 2014 až 2020),
15. Štátna politika zdravia Slovenskej republiky (schválená uznesením vlády SR č. 910/2000 z 8. 11. 2000),
16. Strategický rámec v oblasti starostlivosti o zdravie pre roky 2014 až 2030 (schválený uznesením vlády SR č. 727/2013 z 18. 12. 2013).
17. Scenáre vývoja v životnom prostredí 2020+. Udržateľný rast v kontexte ochrany biodiverzity a zmeny klímy. (Filčák R., Považan R., 2017),

18. Trenčiansky kraj v číslach 2018 (Štatistický úrad Slovenskej republiky, november 2018),
19. Program odpadového hospodárstva Trenčianskeho kraja na roky 2016–2020 (Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, 2016),
20. Informácia o kvalite ovzdušia v Trenčianskom kraji a o podiele jednotlivých zdrojov znečisťovania ovzdušia na jeho znečisťovaní v roku 2016 (Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, január 2018).

#### **Internetové zdroje**

- |   |   |
|---|---|
| 21. Ministerstvo životného prostredia SR    | <a href="http://www.minzp.sk/">http://www.minzp.sk/</a>                     |
| 22. Informačný portál rezortu MŽP SR        | <a href="http://enviroportal.sk/">http://enviroportal.sk/</a>               |
| 23. Štatistický úrad SR                     | <a href="https://slovak.statistics.sk">https://slovak.statistics.sk</a>     |
| 24. Trenčiansky samosprávny kraj            | <a href="https://www.tsk.sk/">https://www.tsk.sk/</a>                       |
| 25. Národný Geoportál SR                    | <a href="http://geoportal.gov.sk/sk/map">http://geoportal.gov.sk/sk/map</a> |
| 26. Slovenská Agentúra životného prostredia | <a href="http://www.sazp.sk/">http://www.sazp.sk/</a>                       |
| 27. Štátna ochrana prírody SR               | <a href="http://www.sopsr.sk/web/">http://www.sopsr.sk/web/</a>             |
| 28. Slovenský hydrometeorologický ústav     | <a href="http://www.shmu.sk">http://www.shmu.sk</a>                         |
| 29. Národný Emisný Informačný Systém        | <a href="http://www.air.sk/neis.php">http://www.air.sk/neis.php</a>         |
| 30. Právny a informačný portál              | <a href="https://www.slov-lex.sk">https://www.slov-lex.sk</a>               |
| 31. Národné centrum zdravot. informácií     | <a href="http://www.nczisk.sk">http://www.nczisk.sk</a>                     |
| 32. Ministerstvo zdravotníctva SR           | <a href="http://www.health.gov.sk">http://www.health.gov.sk</a>             |
| 33. Úrad verejného zdravotníctva SR         | <a href="http://www.uvzsr.sk/">http://www.uvzsr.sk/</a>                     |
| 34. Informačný systém VÚPOP                 | <a href="http://www.podnemapy.sk/">http://www.podnemapy.sk/</a>             |

#### **Legislatíva**

35. Zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
36. Zákon č. 137/2010 Z. z. o ovzduší, v znení neskorších predpisov,
37. Zákon č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
38. Zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon),
39. Zákon č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
40. Zákon č. 103/2015 Z. z. – Úplné znenie zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov,

41. Zákon č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
42. Zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov,
43. Zákon č. 79/2015 Z. z. o odpadoch, v znení neskorších predpisov,
44. Vyhláška MŽP SR č. 244/2016 Z. z. o kvalite ovzdušia, v znení neskorších predpisov,
45. Vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí,
46. Vyhláška č. 211/2005 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov,
47. Vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o ochrane prírody a krajiny,
48. Nariadenia vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ustanovujú citlivé a zraniteľné oblasti.
49. Metodika hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy NATURA 2000 v Slovenskej republike – aktualizovanie znenie (Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, 2016).