



TRENČIANSKY
SAMOSPRÁVNY
K♦R♦A♦J



P L Á N
UDRŽATEL'NEJ
M O B I L I T Y
T ♦ S ♦ K

Príloha č. 5 - KARTY PROJEKTOV





1 ODÔVODNENIE INVESTIČNÝCH AKCIÍ ZO ZÁSOBNÍKA PROJEKTOV

Každá investícia do dopravnej infraštruktúry je finančne náročná a pre jej realizáciu musí byť riadne odôvodnená. PUM preferuje také riešenia a také investície, ktoré koncepčne riešia jestvujúce dopravné problémy v území. V nasledujúcich tabuľkách je vykonané vyhodnotenie vybraných projektov – tvrdých opatrení, vrátane zhodnotenia ich prínosu k udržateľnej mobilite a zlepšeniu životného prostredia.





1.1 (1.) MODERNIZÁCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE PÚCHOV - POVAŽSKÁ TEPLÁ

Názov	1 Modernizácia železničnej trate Púchov - Považská Teplá
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Nová trasa železničnej trate je zanesená v územnom pláne pod bodom 11.3.2.
Jestvujúci stav	Stavba je vo výstavbe.
Popis návrhu	Modernizácia na rýchlosť 160 km/h vrátane významných preložiek a výstavby nových tunelov. Bezbariérové sprístupnenie všetkých staníc a zastávok.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - zvýšenie cestovnej rýchlosť, skrátenie jazdných dôb - zvýšenie bezpečnosti železničnej premávky - zabezpečenie bezbariérového prístupu v staniciach a zastávkach - vytvorenie predpokladov pre plnenie úlohy nosného systému IDS - nárast počtu cestujúcich v VOD - zlepšenie podmienok pre nákladnú železničnú dopravu
Riziká	---
Posudzované scenáre	2025 (all), 2025 (bau)
IAD	Nemá vplyv na IAD
Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	<p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji.</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Podpora vzniku integrovaného dopravného systému.</p> <p>Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy.</p> <p>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia pešej dopravy.</p> <p>Podpora multimodálnej dopravy.</p>



	<p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zniženie využitia individuálnej automobilovej dopravy.</p> <p>Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu.</p> <p>Zniženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zniženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vzniku IDS.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.</p>
Záver	<p>Stavba skvalitní dopravnú obslužnosť železničnou dopravou a umožní jej plnohodnotné využitie ako nosného systému v rámci IDS.</p> <p>Táto stavba je zaradená scenára 2025. V dobe spracovania PUM už výstavba bola v priebehu.</p>



1.2 (2.) RÝCHLOSTNÁ CESTA R2 TRENČIANSKA TURNÁ - MNÍCHOVA LEHOTA

Názov	2 Rýchlosná cesta R2 Trenčianska Turná - Mníchova Lehota
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Rýchlosná cesta R2 je zanesená v Územnom pláne TSK pod bodom 7.1.2.
Jestvujúci stav	Jestvujúca I/9 je v nevyhovujúcom technickom i kapacitnom stave. Jestvujúce usporiadanie cesty z dôvodu nevhodných návrhových parametrov má obmedzené úseky s možnosťou predchádzania pomalých vozidiel, čo je príčinou vzniku dlhých kolón vozidiel.
Popis návrhu	Výstavba rýchlosnej cesty v trase paralelnej k ceste I/9.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - zvýšenie bezpečnosti a plynulosť premávky - zníženie negatívnych vplyvov od dopravy na životné prostredie - prevedenie tranzitnej dopravy na nadradenú kapacitnú komunikáciu - využitie jestvujúcich ciest pre miestnu dopravu - skvalitnenie dostupnosti oblasti Horná Nitra pre automobilovú a autobusovú dopravu
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - ekonomická náročnosť stavby - záber nových plôch - dĺžka investorskej prípravy - čiastočné obmedzenie dopravy počas výstavby
Posudzované scenáre	2025 (all), 2025 (bau)
IAD	Intenzita dopravy využívajúca novú trasu je 10 120 vozidiel / 24 h v roku sprevádzkovania (2025) a 13 430 vozidiel / 24 h v roku 2050.
Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	<p>Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu.</p>





	<p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Podpora vzniku integrovaného dopravného systému.</p> <p>Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy.</p> <p>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia pešej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hľukovej záťaže).</p> <p>Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vzniku IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.</p>
Záver	Sprevádzkovanie R2 v tomto úseku prepojí dva úseky R2, a to územne jednoduchšie v Považskej nížine a z hľadiska trasovania náročnejší úsek smer Bánovce nad Bebravou. Nakolko oblasť Horná Nitry vyžaduje z hľadiska budúcej transformácie kvalitné dopravné napojenie, je výstavba R2 jedinou možnosťou, ako tohto docieliť. A to nie len pre individuálnu, ale i pre verejnú dopravu.



1.3 (3.) RÝCHLOSTNÁ CESTA R2 TRENČÍN - TRENČIANSKA TURNÁ

Názov	3 - Rýchlosná cesta R2 Trenčín - Trenčianska Turná
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Rýchlosná cesta R2 je zanesená v územnom pláne TSK pod bodom 7.1.2.
Jestvujúci stav	Jestvujúca I/9 je nevyhovujúcim technickom i kapacitnom stave, čo má za následok výskyt nehodových miest. Dopravné nehody sú zaznamenané najmä na križovatkách, ktoré vykazujú, najmä v dopravných špičkach, nedostatočnú kapacitu. Nedostatok kapacity križovatiek má negatívny vplyv na presnosť spojov autobusovej dopravy. Cesta I/9 je nebezpečná i pre nemotorovou dopravu – priečne dopravné vzťahy.
Popis návrhu	Výstavba rýchlosnej cesty v trase paralelnej k ceste I/9. Kapacitná komunikácia prevezme podstatnú časť jestvujúcej dopravy z I/9 a vytvorí bezpečnú a plynulú trasu na južnom okraji mesta Trenčín. Tím sa zníži riziko vzniku dopravných nehôd a tvorby kolón na súčasnej I/9, ktorá bude využitá prevažne pre miestnu obsluhu.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - zvýšenie bezpečnosti a plynulosť premávky - zníženie negatívnych vplyvov od dopravy na životné prostredie - prevedenie tranzitnej dopravy na nadradenú kapacitnú komunikáciu - využitie jestvujúcej cesty pre miestnu dopravu - skvalitnenie dostupnosti oblasti Horná Nitra pre automobilovú a autobusovú dopravu
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - ekonomická náročnosť stavby – napr. premostenie vodných tokov - záber nových plôch - jednanie s dotknutými orgánmi - čiastočné obmedzenie dopravy počas výstavby
Posudzované scenáre	2025 (all), 2025 (bau)
IAD	Intenzita dopravy vypočítaná modelom dopravy je v blízkosti MÚK s D1 24 560 vozidiel / 24 h v roku 2025 a 29 590 vozidiel / 24 h v roku 2050.



Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Podpora prepojenia obcí a miest v kraji. Zniženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Podpora vzniku integrovaného dopravného systému. Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy. Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy. Podpora vyššieho využitia pešej dopravy. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu. Zniženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite. Podpora vzniku IDS. Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.
Záver	Prevedením tranzitnej dopravy na novú cestu dôjde k zníženiu intenzít na jestvujúcu cestu a bude možné jej využitie pre miestnu obsluhu. Ďalšími pozitívnymi aspektami sú zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, zníženie hluku a emisií – obmedzenie výskytu kolón. Z hľadiska VOD predpokladáme zvýšenie spoľahlivosti z hľadiska dodržania cestovných poriadkov spojov a zvýšenie bezpečnosti nemotorovej dopravy na jestvujúcej cestnej sieti. Významným cieľom výstavby je skvalitnenie dostupnosti oblasti Horná Nitra pre automobilovú a autobusovú dopravu. Realizáciou stavby dôjde k vyriešeniu neuspokojivej situácie na ceste I/9. Táto stavba sa odporúča zahrnúť do scenára 2025 .

1.4 (4.) ROZŠÍRENIE CESTY II/507 PRI TRENCÍNE NA ŠTVORPRUHOVÉ USPORIADANIE

Názov	4 Rozšírenie cesty II/507 pri Trenčíne na štvorpruhové usporiadanie
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Rozšírenie cesty II/507 je zanesené v územnom pláne TSK pod bodom 7.1.12.
Jestvujúci stav	Jestvujúci úsek cesty prepojuje komerčnú zónu s mestom Trenčín a ďalej s I/9 a tvorí významnú mestskú južnú radiálu. Intenzita vozidiel je v súčasnom stave najmä v dopravných špičkách vyššia než je kapacita križovatiek na tejto ceste. Z hľadiska kapacity je kritický úsek medzi cestami I/61B a I/9. Z tohto dôvodu vznikajú každý deň kolóny vozidiel, čo má negatívny vplyv i na presnosť spojov VOD. Súčasťou cestného telesa nie je bezpečná komunikácia pre nemotorovú dopravu.
Popis návrhu	Zkapacitnenie cesty a najmä križovatiek v jestvujúcej trase. Cieľom je minimalizovať vznik kongescií a tím znížiť negatívne vplyvy na životné prostredie. Rovnako by súčasťou rekonštrukcie mal byť priestor pre vedenie nemotorovej dopravy.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - eliminácie výskytu kongescií – zrýchlenie premávky, zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie - zvýšení bezpečnosti premávky - bezpečná trasa pre nemotorovú dopravu – zvýšenie počtu cyklistov - zrýchlenie prejazdu VOD
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - ekonomická náročnosť stavby - záber nových plôch - jednanie s dotknutými orgánmi a obcami
Posudzované scenáre	2025 (all), 2025 (bau)



IAD	Intenzita dopravy v rekonštruovanom úseku bude 23 100 vozidiel / 24 h v roku 2025. V roku 2050 dôjde vplyvom sprevádzkovania ďalšej infraštruktúry k odvedeniu časti záťaže z úseku okolo Trenčianskej Turnej na výslednú hodnotu 11 620 vozidiel / 24 h.
Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Podpora prepojenia obcí a miest v kraji. Zniženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Podpora vzniku integrovaného dopravného systému. Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy. Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy. Podpora vyššieho využitia pešej dopravy. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Podpora zniženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu. Zniženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zniženie emisií a hlukovej záťaže). Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite. Podpora vzniku IDS. Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.
Záver	Rekonštrukcia cesty II/507 medzi napojením južného obchvatu Trenčína (I/61B) a cestou I/9 je nutné už v jestvujúcom stave. Vzhľadom k každodennej nepriaznivej dopravnej situácii je rekonštrukcia na zvýšenie kapacity nutná. Cieľom je odstránenie jestvujúceho nevyhovujúceho stavu, ktorý je zdrojom kongescií. Zároveň by rekonštruovaný úsek mal obsahovať návrh bezpečnej trasy pre nemotorovú dopravu.



1.5 (5.) OBNOVENIE ŽELEZNIČNÉHO OBLÚKA CHYNORANY. (20.) MODERNIZÁCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE BÁNOVCE NAD BEBRAVOU - CHYNORANY

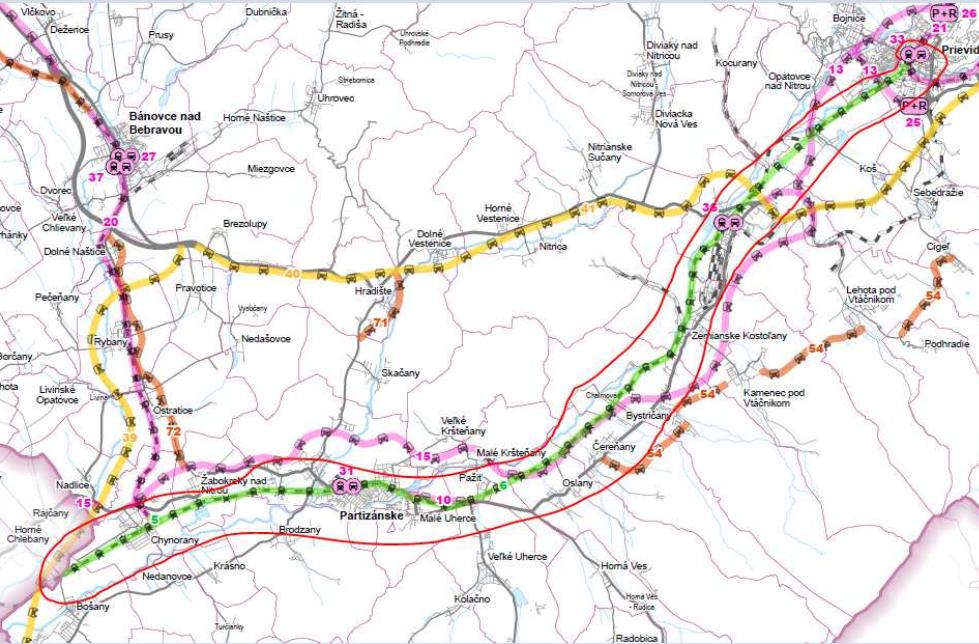
Názov	5. Obnovenie železničného oblúka Chynorany 20. Modernizácia železničnej trate Bánovce nad Bebravou - Chynorany
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Nie je väzba na územný plán – optimalizácia využíva jestvujúce plochy a nevyžaduje záber území
Jestvujúci stav	Železničná trať nevyhovuje svojim stavebným technickým stavom, zabezpečovacím zariadením a vybavením staníc a zastávok požiadavkám na zvýšenie cestovnej rýchlosťi, pohodlia cestujúcich a kultúru cestovania v 21. storočí. Chýbajúce priame prepojenie Bánovce nad Bebravou – Prievidza neumožňuje priame vedenie vlakov.
Popis návrhu	1. etapa - Modernizácia zabezpečovacieho zariadenia (zvýšenie bezpečnosti, odstránenie prepadov rýchlosťi, zvýšenie kapacity trate), inštalácia telekomunikačného systému GSM-R.



	<p>2. etapa – doplnenie zrušeného železničného oblúku a tým bude umožnené priame vedenie vlakov Bánovce nad Bebravou – Prievidza. Tým dôjde k skráteniu cestovnej doby.</p> <p>3. etapa - Modernizácia zvršku a spodku, úprava nástupišť, zvýšenie traťovej rýchlosťi na 100 - 120 km/h.</p> <p>Celkovo je potrebné zlepšenie využitia železničnej osobnej a nákladnej dopravy aj v súvislosti s akčným plánom transformácie uholíneho regiónu Horná Nitra.</p>
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - zvýšenie cestovnej rýchlosťi, skrátenie jazdných dôb - zvýšenie bezpečnosti železničnej premávky - zabezpečenie bezbariérového prístupu v staniciach a zastávkach - vytvorenie predpokladov pre plnenie úlohy nosného systému IDS - nárast počtu cestujúcich v VOD - zlepšenie podmienok pre nákladnú železničnú dopravu - skvalitnenie dopravnej obslužnosti v oblasti Horná Nitra železničnou dopravou
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - ekonomická náročnosť stavby - zmena koncepcie ŽSR z hľadiska financovania rekonštrukcií - pravdepodobne dlhodobá náhradná autobusová doprava počas výstavby - zváženie obsluhy obce Chynorany priamymi vlakmi Bánovce nad Bebravou – Prievidza
Posudzované scenáre	<p>5. 2025 (bau), 2025 (all)</p> <p>20. 2030 (bau), 2030 (all)</p>
IAD	Optimalizácia a doplnenie oblúku nemajú priamy vplyv na premávku IAD. Predpokladáme, že zvýšenie atraktivity železničnej dopravy bude mať kladný účinok na zvýšenie počtu cestujúcich VOD a zníženie počtu ciest IAD.
Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	<p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji.</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Podpora vzniku integrovaného dopravného systému.</p> <p>Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy.</p> <p>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia pešej dopravy.</p> <p>Podpora multimodálnej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy .</p> <p>Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajiny.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vzniku IDS.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.</p>
Záver	Realizáciou stavieb dôjde k vyriešeniu neuspokojivej situácie v železničnej doprave v regióne Horná Nitra. Zavedením takej dopravy sa zvýši jej atraktivita, dôjde k skvalitneniu dopravnej obslužnosti železničnou dopravou a umožní jej plnohodnotné využitie ako nosného systému v rámci IDS. Táto stavba sa odporúča zahrnúť do scenára 2025 resp. 2030 .



1.6 (6.) OPTIMALIZÁCIA TRATE PRIEVIDZA - JELŠOVCE (NA ÚZEMÍ TRENČIANSKEHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA)

Názov	6 - Optimalizácia trate Prievidza - Jelšovce (na území Trenčianskeho samosprávneho kraja)
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Nie je väzba na územný plán – optimalizácia využíva jestvujúce plochy a nevyžaduje záber územia.
Jestvujúci stav	Železničná trať nevyhovuje svojim stavebnym technickým stavom, zabezpečovacím zariadením a vybavením staníc a zastávok požiadavkám na zvýšenie cestovnej rýchlosťi, pohodlia cestujúcich a kultúru cestovania v 21. storočí.
Popis návrhu	<p>1. etapa - Modernizácia zabezpečovacieho zariadenia (zvýšenie bezpečnosti, odstránenie prepakov rýchlosťi, zvýšenie kapacity trate), inštalácia telekomunikačného systému GSM-R.</p> <p>2. etapa - Modernizácia zvršku a spodku, úprava nástupišť, zvýšenie traťovej rýchlosťi na 100 - 120 km/h.</p> <p>Celkovo je potrebné zlepšenie využitia železničnej osobnej a nákladnej dopravy aj v súvislosti s akčným plánom transformácie uhoľného regiónu horná Nitra.</p>
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - zvýšenie cestovnej rýchlosťi, skrátenie jazdných dôb - zvýšenie bezpečnosti železničnej premávky - zabezpečenie bezbariérového prístupu v staniciach a zastávkach - vytvorenie predpokladov pre plnenie úlohy nosného systému IDS - nárast počtu cestujúcich v VOD - zlepšenie podmienok pre nákladnú železničnú dopravu - skvalitnenie dostupnosti oblasti Horná Nitra pre železničnú dopravu
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - ekonomická náročnosť stavby - zmena koncepcie ŽSR z hľadiska financovania rekonštrukcií - pravdepodobne dlhodobá náhradná autobusová doprava počas výstavby
Posudzované	2025 (all), 2025 (bau)



scenáre	
IAD	Optimalizácia nemá priamy vplyv na premávku IAD. Predpokladáme, že zvýšenie atraktivity železničnej dopravy bude mať kladný účinok na zvýšenie počtu cestujúcich VOD a zníženie počtu ciest IAD.
Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Podpora prepojenia obcí a miest v kraji. Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Podpora vzniku integrovaného dopravného systému. Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy. Podpora multimodálnej dopravy. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy. Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite. Podpora vzniku IDS. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.
Záver	Stavba skvalitnú dopravnú obslužnosť železničnou dopravou a umožní jej plnohodnotné využitie ako nosného systému v rámci IDS. Po realizácii 1. etapy sa zrýchli železničné spojenie Prievidza - Nitra/Bratislava o približne 15-25 min. Vytvoria sa podmienky pri posilnenie železničnej dopravy (kratšie intervale medzi vlakmi). Po realizácii 2. etapy sa zrýchli železničné spojenie Prievidza - Nitra/Bratislava oproti súčasnosti o približne 45 min. Realizáciou stavby dôjde k vyriešeniu neuspokojivej situácie na jedinej železničnej trati spájajúcej mesto Prievidza do Nitry, Topoľčian, Bratislav (mimo riešené územie kraja spolu musí spolupracovať), Trenčína, Bánovce nad Bebravou. Táto stavba sa odporúča zahrnúť do scenára 2025 .



1.7 (7.) OBCHVAT MESTA ILAVY NA CESTE II/574.

Názov	7. Obchvat mesta Ilavy na ceste II/574
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Obchvat Ilavy je zanesený v územnom pláne TSK pod bodom 7.1.19.
Jestvujúci stav	Jestvujúca cesta je vedená zastavanou časťou mesta. Prechádza obytnou zástavbou, čo má negatívne vplyvy na obyvateľov žijúcich pri tejto ceste. Vplyvom intenzívnej dopravy sú v okolí cesty prekračované hlukové a emisné limity. Prieťah je rovnako významnou nevhodnou lokalitou.
Popis návrhu	Je navrhnutý juhovýchodný obchvat, ktorý odvedie od mesta tranzitnú dopravu mimo obytné časti mesta. Južné zakončenie obchvatu bude na okružnej križovatke, ich súčasťou je privádzač od diaľnice D1.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - zníženie intenzít dopravy v obytnom území mesta - zníženie počtu dopravných nehôd - zníženie hlukovej a emisných záťaže na obyvateľstvo - zníženie dopravy na jestvujúce komunikácie umožní bezpečnejšiu premávku pre nemotorovú dopravu
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - prerokovanie vedenia novej trasy - finančné zabezpečenie zámeru
Posudzované scenáre	2030(bau), 2030 (all)
IAD	Dopravné zaťaženie novej cesty bude 3 010 vozidiel / 24 h v roku 2030 a do roku 2050 dôjde k nárastu na 3 760 vozidiel / 24 h.
Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	<p>Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Podpora prepojenia obcí a miest v kraji. Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Podpora vzniku integrovaného dopravného systému. Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy. Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy. Podpora vyššieho využitia pešej dopravy. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu.</p>





	<p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vzniku IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.</p>
Záver	Preložkou cesty a prevedením tranzitnej dopravy v smere D1 – Valaská Belá (a ďalšie obce) dôjde k zníženiu intenzít dopravy na prejazde zastavaným územím mesta Ilava a tím dôjde k zníženiu negatívnych vplyvov na životné prostredie.





1.8 (8.) OBCHVAT MESTA LEDNICKÉ ROVNE NA CESTE II/507

Názov	8. Obchvat mesta Lednické Rovne na ceste II/507
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Obchvat Lednických Rovní je zanesený v územnom pláne TSK pod bodom 7.1.12.
Jestvujúci stav	Jestvujúce cesty II. triedy je vedená prevažne obytnou časťou mesta, a to vrátane stredu mesta, kde je okružná križovatka. Dôsledkom intenzívnej dopravy sú v zastavanom území prekračované emisné limity.
Popis návrhu	Obchvat je navrhnutý východne od zastavaného územia mesta. Začiatok obchvatu na príjazde od Púchova je navrhnutý pred jednostrannou zástavbou jestvujúcej cesty. Napojenie na jestvujúcu trasu na príjazde od Horoviec je riešené až v cca polovici vzdialenosť medzi oboma sídlami.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - Zniženie intenzít dopravy v zastavanom území - Zniženie emisnej záťaže obyvateľov - zvýšenie bezpečnosti premávkky v meste z hľadiska nemotorovej dopravy
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - prerokovanie zámeru - finančné zabezpečenie zámeru - preložka je vedená územím s výrazným vodnými prvkami
Posudzované scenáre	2030(bau), 2030 (all)
IAD	Intenzita dopravy na obchvatu je v roku 2030 1080 vozidiel / 24 h a do roku 2050 vzrastie na 1380 vozidiel / 24 h.
Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	<p>Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Podpora prepojenia obcí a miest v kraji. Zniženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p>

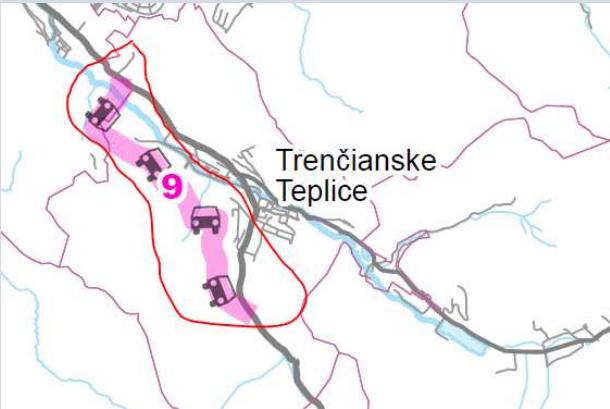




	<p>Podpora vzniku integrovaného dopravného systému.</p> <p>Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy.</p> <p>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia pešej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vzniku IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.</p>
Záver	<p>Odvedení tranzitnej dopravy v smeru Púchov – Nemšová prevedie podstatnú časť intenzít tejto nosnej trasy po pravom brehu rieky Váh mimo zastavané územie.</p> <p>Výstavbu tohto obchvatu považujeme za významnú z hľadiska bezpečnosti dopravy a životného prostredia pre obyvateľov v meste.</p>



1.9 (9.) OBCHVAT MESTA TRENČIANSKE TEPLICE NA CESTE II/516

Názov	9. Obchvat mesta Trenčianske Teplice na ceste II/516
Prehľadná situácia	 <p>Trenčianske Teplice</p>
Väzba na územný plán	Obchvat Trenčianskych Tepíc je zanesený v územnom pláne TSK pod bodom 7.1.14.
Jestvujúci stav	Jestvujúce cesty II/516 je vedená zastavaným územím mesta. Kedže sa jedná o kúpeľné mesto je nevhodné viest cez mesto tranzitnú dopravu v tesnej blízkosti kúpeľných domov a zón pre odpočinok návštevníkov kúpeľov.
Popis návrhu	Obchvat je vedený v juhozápadnom sektore mesta mimo zastavané územie. Začiatok obchvatu je na príjazde od Trenčianskej Teplej navrhnutý v cca polovici vzdialenosť zastavaných území. Obchvat je vzhľadom k kopcovitému charakteru územia napojený na jestvujúcu trasu pomerne blízko hranice zastavaného územia.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - zníženie intenzít dopravy v kúpeľnom území - zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie - možná úprava jestvujúceho prieťahu – preferencie nemotorovej dopravy
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - prerokovanie zámeru - vysoká investičná náročnosť z hľadiska terénu - záber ďalších pozemkov
Posudzované scenáre	2030 (bau), 2030 (all)
IAD	Intenzita dopravy na novej komunikácii je 650 vozidiel / 24 h v roku 2030 a v roku 2050 dosahuje intenzita 910 vozidiel / 24 h.
Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	<p>Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Podpora prepojenia obcí a miest v kraji. Zniženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Podpora vzniku integrovaného dopravného systému. Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy. Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy. Podpora vyššieho využitia pešej dopravy. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu.</p>





	<p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vzniku IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.</p>
Záver	<p>Preložka cesty má lokálny význam pre kúpeľné mesto. Cesta II/516 nie je významne využívaná pre tranzitnú dopravu.</p> <p>Preložka cesty rieši najmä uklúdeniu dopravy v kúpeľnom území mesta. Odvedenie dopravy z centrálnej časti mesta umožní úpravu verejného priestoru odpovedajúcu kúpeľnému územiu.</p>





1.10 (11.) OBCHVAT OBCE NITRIANSKE PRAVNO NA CESTE I/64, (16.) PRELOŽKA CESTY I/64 V ÚSEKU PRIEVIDZA – NITRIANSKE PRAVNO, (17.) PRELOŽKA CESTY I/64 V ÚSEKU NITRIANSKE PRAVNO – HRANICA KRAJA

Názov	11. Obchvat obce Nitrianske Pravno na ceste I/64 16. Preložka cesty I/64 v úseku Prievidza – Nitrianske Pravno 17. Preložka cesty I/64 v úseku Nitrianske Pravno – hranica kraja
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Tieto zámery sú zanesené v územnom pláne TSK pod bodmi 7.1.5 a 7.1.6.
Jestvujúci stav	Jestvujúce cesty I. triedy je veľmi intenzívne vyťažená osobnou a nákladnou dopravou, pretože sa jedná o prepojenie oblasti Horná Nitry smer Žilina. Tomuto dopravnému významu úplne neodpovedajú návrhové parametre priestorového usporiadanie cesty. V obci Nitrianske Pravno sú dľa modelových výpočtov prekračované emisné limity.
Popis návrhu	Navrhnuté úseky sú vedené mimo zastavané územia a prevažne i mimo jestvujúce trasy cesty. Vzhľadom k horskému terénu sa predpokladá pomerne značná investícia do novej trasy, pokiaľ majú byť splnené návrhové parametre pre cestu I. triedy.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - zrýchlenie dopravy medzi Prievidzou a Žilinou - vytvorenie bezpečnej trasy mimo zastavané územia - zlepšenie emisného zaťaženia obcí - zrýchlenie VOD medzi mestami a krajmi
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - vysoká investičná náročnosť z hľadiska terénu





	<ul style="list-style-type: none">- záber ďalších pozemkov- prerokovanie zámeru
Posudzované scenáre	11. 2030 (bau), 2030 (all) 16. a 17. 2025 (all), 2030 (bau)
IAD	Intenzita dopravy na týchto úsekok je vypočítaná na 7 310 vozidiel / 24 h v roku 2030 a v roku 2050 intenzita dosahuje 9 430 vozidiel / 24 h.
Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	<p>Dostavba komunikačnej siete.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji.</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Podpora vzniku integrovaného dopravného systému.</p> <p>Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy.</p> <p>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia pešej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaze).</p> <p>Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vzniku IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.</p>
Záver	Navrhnutá trasa umožní kvalitné dopravné prepojenie sever – juh s odpovedajúcimi návrhovými parametrami pre cestu I. triedy. Výstavba novej trasy I/64 je z hľadiska kvalitného prepojenia miest Prievidza a Žilina nutná z hľadiska ďalšieho rozvoja regiónu Horná Nitra.

1.11 (13.) PRELOŽKY CIEST I/9 A I/64 V OKOLÍ PRIEVIDZE

Názov	13 - Preložky ciest I/9 a I/64 v okolí Prievidze
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Obchvat Prievidze je zanesený v územnom pláne TSK pod bodom 7.1.5.
Jestvujúci stav	Tranzitná doprava prechádza po cestu I/64 a I/9 zastavaným územím mesta Prievidza. Dochádza tu k vzniku kongescií. Existujú tu nehodové miesta a vysoké zaťaženie je tu z hľadiska hluku a emisií. Vznik kongescií má i negatívny vplyv na premávkou VOD – oneskorenie jednotlivých spojov
Popis návrhu	Obchvat mesta zo západnej strany (priechod medzi Prievidzou a Bojnicami). Čiastočne následok výstavby cesty R2.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - odvedenie tranzitnej dopravy mimo preťaženú cestu I/64 a I/9 - zníženie hlukovej záťaže pre obyvateľov Prievidze a Bojnice - zníženie emisnej záťaže pre obyvateľov Prievidze a Bojnice - zamedzenie kongescií v Prievidzi - pozitívny vplyv na premávkou VOD v meste Prievidza – dodržovanie cestovných poriadkov aj v dopravných špičkách - uvedené zlepšenia sa týkajú aj susedných obcí - skvalitnenie dostupnosti oblasti Horná Nitra pre automobilovú a autobusovú dopravu
Riziká	- prekovanie nové infraštruktúrnej stavby – oddialenie výstavby
Posudzované scenáre	2030 (all), 2030 (bau)



IAD	Dľa modelu dopravy je vypočítaná intenzita 14 750 vozidiel / 24 h v roku sprevádzkovania 2030 a do roku 2050 dôjde k miernemu nárastu na 15 880 vozidiel / 24 h.
Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	<p>Dostavba komunikačnej siete.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji.</p> <p>Zniženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Podpora vzniku integrovaného dopravného systému.</p> <p>Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy.</p> <p>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia pešej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu.</p> <p>Zniženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zniženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vzniku IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.</p>
Záver	<p>Stavba skvalitní dopravnú obslužnosť v celokrajskom význame, zníži intenzity dopravy na cestách I/64 a I/9 pri prejazde zastavaným územím.</p> <p>Znižením intenzít vozidiel v Prievidzi umožní skvalitnenie verejného priestoru a zvýšenie bezpečnosti dopravy.</p> <p>Dôjde k zníženiu negatívnych vplyvov od dopravy z hľadiska životného prostredia na mesto.</p> <p>Realizáciou stavby dôjde k vyriešeniu neuspokojivej situácie na ceste I/64 a I/9.</p> <p>Táto stavba sa odporúča zahrnúť do scenára 2030.</p>



1.12 (14) RÝCHLOSTNÁ CESTA R2 MNÍCHOVA LEHOTA – RUSKOVCE

Názov	14 - Rýchlosná cesta R2 Mníchova Lehota – Ruskovce
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Rýchlosná cesta R2 je zanesená v územnom pláne TSK pod bodom 7.1.2.
Jestvujúci stav	Jestvujúca I/9 je v nevyhovujúcom technickom i kapacitnom stave. Jestvujúce usporiadanie cesty z dôvodu nevhodných návrhových parametrov má obmedzené úseky s možnosťou predchádzania pomalých vozidiel, čo je príčinou vzniku dlhých kolón vozidiel.
Popis návrhu	Výstavba rýchlosnej cesty v trase paralelnej k ceste I/9.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - zvýšenie bezpečnosti a plynulosť premávky - zníženie negatívnych vplyvov od dopravy na životné prostredie - prevedenie tranzitnej dopravy na nadradenú kapacitnú komunikáciu - využitie jestvujúcej cesty pre miestnu dopravu - skvalitnenie dostupnosti oblasti Horná Nitra pre automobilovú a autobusovú dopravu
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - vysoká investičná náročnosť z hľadiska terénu - záber ďalších pozemkov - prerokovanie navrhnutej trasy
Posudzované scenáre	2025 (all), 2030 (bau)
IAD	Intenzita dopravy využívajúca novú trasu je 13 470 vozidiel / 24 h v roku 2025, v ďalšom vývoji zostáva intenzita na podobnej úrovni až do roku 2050.



Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Podpora prepojenia obcí a miest v kraji. Zniženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Podpora vzniku integrovaného dopravného systému. Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy. Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy. Podpora vyššieho využitia pešej dopravy. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite. Podpora vzniku IDS. Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.
Záver	Sprevádzkovanie R2 v tomto úseku prepojí už existujúci úsek R2 u Bánoviec nad Bebravou a predchádzajúci úsek v Považskej nížine. Tým dôjde k výraznému zrýchleniu prepojenia oblasti Považia a Hornéj Nitry, čo bude mať pozitívny vplyv na dopravnú dostupnosť oblasti Horná Nitra nie len pre individuálnu dopravu, ale i pre VOD, ktorá bude do budúcnosti zaistovať prepojenie medzi oboma regiónmi.



1.13 (15.) PRELOŽKA CESTY I/64 V ÚSEKU NOVÁKY – HRANICA KRAJA V CELEJ DÍŽKE

Názov	15. Preložka cesty I/64 v úseku Nováky – hranica kraja v celej dĺžke
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Preložka cesty I/64, zanesená v územnom pláne TSK pod bodom 7.1.6.
Jestvujúci stav	Jestvujúce cesty I. triedy, ktoré by mali zaistovať hlavné dopravné prepojenie medzi mestami Prievidza – Topoľčany – Nitra i pre nákladnú dopravu, je na území TSK vedená obcami, čo má negatívny vplyv na bezpečnosť a plynulosť premávky. Ďalej jestvujúce návrhové parametre cesty neodpovedajú ceste I. triedy. Obce a mesta sú neúmerne zaťažované osobnou i nákladnou tranzitnou dopravou – negatívny vplyv na životné prostredie a kvalitu života v týchto obciach.
Popis návrhu	Navrhnutá preložka je vedená mimo zastavané územia obcí, a to v celom úseku. Na severnom okraji nadvázuje na preložku I/9 a I/64, na juhu je ukončená na hranici TSK na jestvujúcej ceste I/64.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - zvýšenie bezpečnosti premávky - zníženie intenzít dopravy v zastavanom území obcí a miest - možnosť regenerácie verejných priestorov obcí a miest po vyvedení tranzitnej dopravy - zvýšenie bezpečnosti pre nemotorovú dopravu na jestvujúcich komunikáciách - nová trasa bude využiteľná i pre VHD – možné expresné spoje - na jestvujúcej trase nebude dodržovanie cestovných poriadkov VHD ovplyvňované kolónami vozidiel
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - záber pozemkov - investičná náročnosť - čiastočná konkurencia v trase R2 a R8
Posudzované scenáre	2025 (all), 2030 (bau)
IAD	Nová trasa cesty I/64 je zaťažená intenzitou medzi 5 930 vozidlami / 24 h v roku 2025 (v okolí Partizánskeho), pokles intenzít na jestvujúcej trase je o cca 4 000 vozidiel / 24 h. V roku 2050 dôjde vplyvom sprevádzkovania komunikácie R2 k zníženiu intenzity na 2 070 vozidiel / 24 h (v okolí Partizánskeho).
Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	<p>Dostavba komunikačnej siete.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešej dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu.</p> <p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p> <p>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji.</p> <p>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p>



	<p>Podpora vzniku integrovaného dopravného systému.</p> <p>Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy.</p> <p>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia pešej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu.</p> <p>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vzniku IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.</p>
Záver	Výstavba preložky cesty I/64 je z hľadiska zvýšenia komfortu obyvateľov v dnes prejazdných obciach a mestách nutnosť. Odvedenie tranzitnej dopravy (osobnej, nákladnej) mimo tieto obce umožní ich ďalší rozvoj, najmä z hľadiska kvality života a i úprav verejných priestranstiev. Odľahčenie jestvujúcej trasy I/64 bude mať i pozitívny vplyv na dopravnú obsluhu autobusovou dopravou dotknutých obcí.

1.14 (18.) RÝCHLOSTNÁ CESTA R3 HORNÁ ŠTUBŇA – RÁZTOČNO

Názov	18. Rýchlosná cesta R3 Horná Štubňa – Ráztočno
Prehľadná situácia	<p>The map illustrates the proposed route of R3 (labeled '18') connecting Handlová, Morovno, Jalovec, and Chrenovec-Brusno to Ráztočno. The route is shown in pink and yellow, indicating different segments of the highway. The map also shows the location of Remata and the railway line.</p>
Väzba na územný plán	Trasa R3 je prevzatá zo zámeru NDS. Trasa nie je súčasťou územného plánu VUC TSK.
Jestvujúci stav	V jestvujúcom stave neexistuje priame cestné spojenie Hornej Nitry a oblasti Horná Štubňa. Je tu len železničná trať, ktorá prekonáva pásmo horského masívu dlhým tunelom.
Popis návrhu	Navrhnutá R3 je odklonenou trasou z hlavnej trasy R3 Žiar nad Hronom – Martin – Dolný Kubín – Trstená (hranice s Poľskom). V území Horná Nitra bude cesty R3 napojená na rýchlosnú komunikáciu R2. Trasa R3 bude náročná z hľadiska inžinierskych konštrukcií – najmä tunelových stavieb.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - vytvorenie neexistujúceho dopravného prepojenie pre cestnú dopravu - prepojenie oblasti Horná Nitra a Horná Štubňa i pre VHD – autobusová doprava - ďalšie možné napojenia oblasti Horná Nitra na východ a ďalej na juh, alebo sever
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - vysoké finančné náklady - náročné územie pre vedenie trasy - konkurencia v podobe R2 (prepojenie na R1 u Žiaru nad Hronom)
Posudzované scenáre	2025 (all), 2030 (bau)
IAD	Intenzita dopravy na tomto úseku R3 je dľa dopravného modelu 3840 vozidiel / 24 h v roku 2030 a v roku 2050 dosahuje intenzita 2010 vozidiel / 24 h.
Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	<p>Dostavba komunikačnej siete. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešej dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu. Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.</p>



	<p>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji.</p> <p>Zniženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Podpora vzniku integrovaného dopravného systému.</p> <p>Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy.</p> <p>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia pešej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu.</p> <p>Zniženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zniženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vzniku IDS.</p> <p>Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.</p>
Záver	Dopravné kapacitné napojenie oblasti Horná Nitra na cestnú sieť východným smerom je žiaduce a priam nutné pre ďalší rozvoj regiónu.



1.15 (19.) MODERNIZÁCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE TRENČÍN – TRENČIANSKA TURNÁ, (38.) ŽELEZNIČNÁ ZASTÁVKA TRENČIANSKE BISKUPICE

Názov	19. Modernizácia železničnej trate Trenčín – Trenčianska Turná 38. Železničná zastávka Trenčianske Biskupice
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Modernizácia železničnej trate a vytvorenie novej zastávky nie je súčasťou územného plánu TSK a mesta Trenčín.
Jestvujúci stav	Železničná trať vyžaduje rekonštrukciu pre zvýšenie cestovnej rýchlosťi a zvýšenie intenzity premávky. Územie mestskej časti Trenčianske Biskupice je rozvojovým územím, kde vznikla rada pracovných príležitostí. Dopravná obsluha územia je zaistená autobusovou hromadnou dopravou.
Popis návrhu	Cieľom zámerov je zvýšenie atraktivity železničnej dopravy pre vnútromestské a prímestské prepravné vzťahy. Zrýchlenie železničnej trate a vytvorenie novej zastávky v mieste koncentrácie pracovných aktivít je príležitosťou pre vyššie vyťaženie spojov.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - vyšší prepravný potenciál železničnej dopravy - vyššie využitie spojov - obsluha územia ďalším prepravným módom - potenciál zapojenia železničnej dopravy do systému mestskej dopravy
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - financovanie zámeru - prerokovanie umiestenia zastávky
Posudzované scenáre	2025 (all), 2030 (bau)
IAD	Zábery nemajú vplyv priamo na IAD. Zvýšenie atraktivity železničnej dopravy by malo mať pozitívny vplyv na delbu prepravnej práce v prospech VOD.
Väzba na opatrenia a	Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej.





vhodné činnosti	<p>Podpora prepojenia obcí a miest v kraji.</p> <p>Zniženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.</p> <p>Podpora vzniku integrovaného dopravného systému.</p> <p>Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy.</p> <p>Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia pešej dopravy.</p> <p>Podpora multimodálnej dopravy.</p> <p>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy.</p> <p>Zniženie využitia individuálnej automobilovej dopravy .</p> <p>Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu.</p> <p>Zniženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zniženie emisií a hlukovej záťaže).</p> <p>Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite.</p> <p>Podpora vzniku IDS.</p> <p>Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku.</p> <p>Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.</p>
Záver	Modernizácia železničnej trate a výstavba zastávky v území s potenciálom cestujúcich prispieje k zvýšeniu atraktivity železničnej dopravy i pre vnútromestské vzťahy.

1.16 (21.) MODERNIZÁCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE PRIEVIDZA - NITRIANSKE PRAVNO

Názov	21 - Modernizácia železničnej trate Prievidza - Nitrianske Pravno
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Jedná sa o stávajúcu trať, modernizácia nepredpokladá územné nároky.



Jestvujúci stav	Stanovenie plánu rozvoja dopravy na trati 144 Prievidza - Nitrianske Pravno so zastavenou dopravou s cieľom nastavenia dlhodobej stratégie dopravnej obsluhy a optimalizácie investícií v rámci kraja.
Popis návrhu	Komunikácia VÚC, obcí, MDV SR, ŽSR a dopravcov s cieľom stanovenia potenciálu využitia traťového úseku s pozastavenou osobnou dopravou na trati 144 Prievidza - Nitrianske Pravno. Spracovanie dlhodobého plánu, resp. projektových zámerov na rekonštrukciu pri tratiach s potenciálom. Realizácia prvotných opatrení smerujúcich k vytvoreniu modelu efektívnej prímestskej dopravy na regionálnej úrovni.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - zvýšenie cestovnej rýchlosťi, skrátenie jazdných dôb - zvýšenie bezpečnosti železničnej premávky - znížení autobusovej dopravy v tomto území - znížení kongesčí v dotknutom území, najmä v meste Prievidza - zabezpečenie bezbariérového prístupu v staniciach a zastávkach - vytvorenie predpokladov pre plnenie úlohy nosného systému IDS - nárast počtu cestujúcich v VOD - zlepšenie podmienok pre nákladnú železničnú dopravu
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - ekonomická náročnosť stavby - jednanie s dotknutými orgánmi a obcami z hľadiska zmien v dopravnej obslužnosti
Posudzované scenáre	2025 (all), 2025 (bau)
IAD	Nemá priamy vplyv na IAD. Skvalitnenie dopravnej obsluhy územia VOD by malo mať za dôsledok zníženie počtu cestujúcich i IAD.
Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	<p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Podpora prepojenia obcí a miest v kraji. Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Podpora vzniku integrovaného dopravného systému. Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy. Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy. Podpora vyššieho využitia pešej dopravy. Podpora multimodálnej dopravy. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy . Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zniženie emisií a hlukovej záťaže). Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite. Podpora vzniku IDS. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.</p>
Záver	<p>Obnovenie skvalitnej dopravnú obslužnosť železničnou dopravou a umožní jej plnohodnotné využitie ako nosný systém v rámci IDS.</p> <p>Dôjde k zvýšeniu počtu obcí obsluhovaných železničnou taktovou dopravou.</p> <p>Realizáciou stavby dôjde k vyriešeniu neuspokojivej situácie pri cestách do práce a do školy v riešenom území.</p> <p>Táto stavba sa odporúča zahrnúť do scenára 2025.</p>



1.17 (22.) MODERNIZÁCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE PRIEVIDZA - HANDLOVÁ - HORNÁ ŠTUBŇA

Názov	22. Modernizácia železničnej trate Prievidza - Handlová - Horná Štubňa
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Modernizácia železničnej trate nemá územné nároky a nemá väzbu na územný plán.
Jestvujúci stav	Železničná trať nevyhovuje svojím stavebné technickým stavom, zabezpečovacím zariadením a vybavením staníc a zastávok požiadavkám na zvýšenie cestovnej rýchlosťi, pohodlia cestujúcich a kultúru cestovania v 21. storočí.
Popis návrhu	Modernizácia trate a zabezpečovacieho zariadenia s cieľom skrátenia jazdných dôb.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - zvýšenie cestovnej rýchlosťi, skrátenie jazdných dôb - zvýšenie bezpečnosti železničnej premávky - zabezpečenie bezbariérového prístupu v staniciach a zastávkach - vytvorenie predpokladov pre plnenie úlohy nosného systému IDS - nárast počtu cestujúcich v VOD - zlepšenie podmienok pre nákladnú železničnú dopravu - skvalitnenie dopravnej obslužnosti v oblasti Horná Nitra železničnou dopravou
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - ekonomická náročnosť stavby - zmena koncepcie ŽSR z hľadiska financovania rekonštrukcií - pravdepodobne dlhodobá náhradná autobusovej dopravy počas výstavby
Posudzované scenáre	2025(all), 2030 (bau)
IAD	Optimalizácia nemá priamy vplyv na premávku IAD. Predpokladáme, že zvýšenie atraktivity železničnej dopravy bude mať kladný účinok na zvýšenie počtu cestujúcich VOD a zníženie počtu cest IAD.
Väzba na opatrenia a vhodné	Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Podpora prepojenia obcí a miest v kraji.



činnosti	Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Podpora vzniku integrovaného dopravného systému. Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy. Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy. Podpora vyššieho využitia pešej dopravy. Podpora multimodálnej dopravy. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy. Podpora zníženia dopadov klimatickej zmeny na krajinu. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite. Podpora vzniku IDS. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.
Záver	Realizáciou stavby dôjde k vyriešeniu neuspokojivej situácie v železničnej doprave v regióne Horná Nitra. Zavedením takejto dopravy sa zvýší jej atraktivita, skvalitní sa dopravná obslužnosť železničnou dopravou a umožní jej plnohodnotné využitie ako nosného systému v rámci IDS. Táto stavba sa odporúča zahrnúť do scenára 2025 .



1.18 (23.) P+R TRENČÍN VÝCHOD, (24.) P+R TRENČÍN ZÁPAD, (25.) P+R PRIEVIDZA JUH, (26.) P+R PRIEVIDZA SEVER

Názov	23. P+R Trenčín východ 24. P+R Trenčín západ 25. P+R Prievidza juh 26. P+R Prievidza sever
Prehľadná situácia	
Väzba na územný plán	Parkoviská typu P+R nie sú v rámci územného plánu nijako riešené.
Jestvujúci stav	V TSK sa nenachádza žiadne oficiálne parkovisko typu P+R. Aj vo väčších mestách tak dochádzajúci IAD cestujú až do centier miest, čo zvyšuje intenzity dopravy na kapacitne nedostačujúcich komunikáciach a taktiež spôsobuje problémy s kapacitou parkovísk v centrach miest.
Popis návrhu	Výstavba záhytných parkovísk P+R
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - zníženie intenzít IAD v centrach miest - zvýšenie bezpečnosti dopravy - zlepšenie životného prostredia - uvoľnenie nedostatočných parkovacích kapacít v centrach miest
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - ekonomická náročnosť výstavby - záber nových plôch - rokovanie s dotknutými orgánmi
Posudzované scenáre	2025 (all), 2030 (bau)
IAD	Výstavbou parkovísk typu P+R sa zníži v Trenčíne intenzita o 800 vozidiel a v Prievidzi o 500 vozidiel / 24 h.
Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	<p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Zlepšenie kvality globálneho napojenia kraja. Podpora prepojenia obcí a miest v kraji. Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Podpora vzniku integrovaného dopravného systému. Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej. Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy. Podpora multimodálnej dopravy. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zniženie emisií a hlukovej záťaže).</p>





EURÓPSKA ÚNIA
Európsky fond
regionálneho rozvoja



Integrovaný regionálny
operačný program
2014 - 2020

MINISTERSTVO
PÔDOHOSPODÁRSTVA
A ROZVOJA VIDEKA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

	Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite. Podpora vzniku IDS. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.
Záver	Výstavbou parkovísk P+R dôjde k zlepšeniu dopravnej situácie v najväčších mestách kraja. Stavbu sa odporúča zariadiť do scenára 2025 .

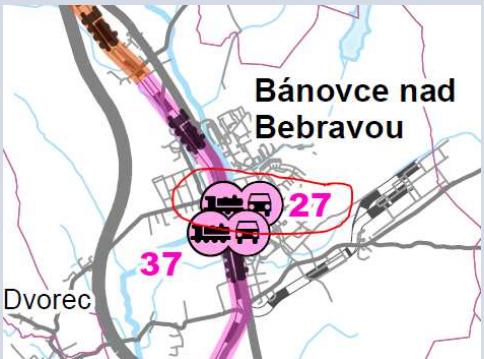
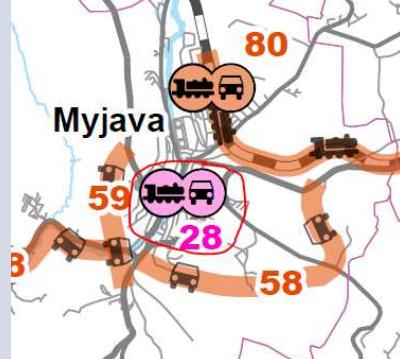


TRENČIANSKY
SAMOSPRÁVNY
K • R • A • J





1.19 (27.) PRESTUPNÝ TERMINÁL BÁNOVCE NAD BEBRAVOU, (28.) PRESTUPNÝ TERMINÁL MYJAVA

Názov	27. Prestupný terminál Bánovce nad Bebravou 28. Prestupný terminál Myjava
Prehľadná situácia	 
Väzba na územný plán	Terminály VOD nie sú v územnom pláne TSK nijako riešené.
Jestvujúci stav	Obe autobusové stanice sú v zásade vyhovujúce, avšak pre potreby zapojenia do integrovaného dopravného systému bude potrebná modernizácia informačného systému.
Popis návrhu	Doplnenie vybavenia autobusových staníc pre potreby IDS.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - zvýšenie atraktivity verejnej osobnej dopravy - zvýšenie komfortu cestujúcich, odstránenie nevyhovujúcich prestupov - zvýšenie komfortu pre prevádzkových pracovníkov, napríklad vodičov - možnosť zavedenia plnohodnotného integrovaného dopravného systému - zlepšenie informovanosti cestujúcich o službách VOD - zlepšenie doplnkových služieb, ako predaj cestovných lístkov
Riziká	---
Posudzované scenáre	2025 (all), 2030 (bau)
IAD	Stavba nemá priamy vplyv na premávku IAD. Predpokladáme, že zvýšenie atraktivity VOD bude mať kladný účinok na zvýšenie počtu cestujúcich VOD a zníženia počtu ciest IAD.
Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	<p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Zlepšenie kvality globálneho napojenia kraja. Podpora prepojenia obcí a miest v kraji. Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Podpora vzniku integrovaného dopravného systému. Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy. Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy. Podpora multimodálnej dopravy. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže).</p>



EURÓPSKA ÚNIA
Európsky fond
regionálneho rozvoja



Integrovaný regionálny
operačný program
2014 - 2020

MINISTERSTVO
PÔDOHOSPODÁRSTVA
A ROZVOJA VIDEKA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

	Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite. Podpora vzniku IDS. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.
Záver	Výstavbou prestupných terminálov dôjde k zvýšeniu atraktivity VOD. Stavbu sa odporúča zariadiť do scenára 2025 .

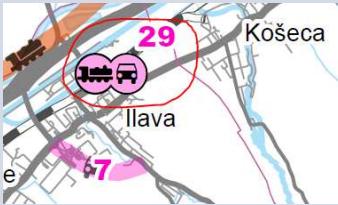
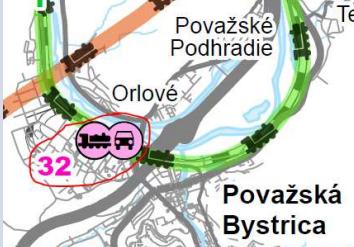
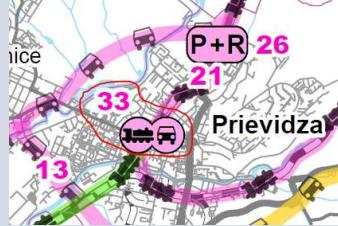
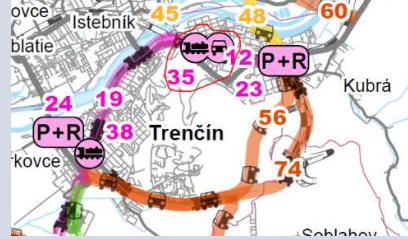
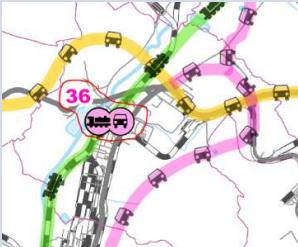
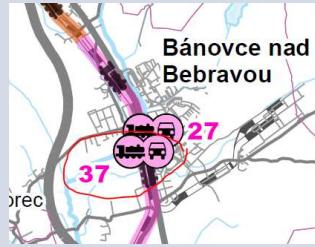


TRENČIANSKY
SAMOSPRÁVNY
K • R • A • J





1.20 (29.-37.) TERMINÁL INTEGROVANEJ OSOBNEJ DOPRAVY V MESTÁCH (TIOP)

Názov	Terminál integrovanej osobnej dopravy v mestách (TIOP): 29. Ilava 30. Nové Mesto nad Váhom 31. Partizánske 32. Považská Bystrica 33. Prievidza 34. Púchov 35. Trenčín 36. Nováky 37. Bánovce nad Bebravou
Prehľadná situácia	        
Väzba na územný plán	Terminály VOD nie sú v územnom pláne TSK nijako riešené. Umiestnenie je riešené blízko jestvujúcich plôch železničnej dopravy.





Jestvujúci stav	Prestupné väzby medzi autobusovou a železničnou dopravou sú v súčasnosti vo väčšine prípadov nevyhovujúce. Problematická je predovšetkým cestná časť plánovaných terminálov a okrem trate č. 120 tiež železničná časť. Niektoré časti železničných a autobusových staníc nie sú bezbariérové prístupné, cestujúci nie sú dostatočne chránení pred nepriaznivým počasím a chýba tiež kvalitné a komfortné zázemie pre cestujúcich aj prevádzkový personál.
Popis návrhu	Výstavba terminálov integrovanej osobnej dopravy, vrátane parkoviska P+R.
Prínosy	<ul style="list-style-type: none"> - zvýšenie atraktivity verejnej osobnej dopravy - zvýšenie komfortu cestujúcich, odstránenie nevyhovujúcich prestupov - zvýšenie komfortu pre prevádzkových pracovníkov, napríklad vodičov - možnosť zavedenia plnohodnotného integrovaného dopravného systému - zlepšenie informovanosti cestujúcich o službách VOD - zlepšenie doplnkových služieb, ako predaj cestovných lístkov - zlepšenie multimodálnej dopravy v podobe parkovísk P+R
Riziká	<ul style="list-style-type: none"> - ekonomická náročnosť výstavby - záber nových plôch - rokovanie s dotknutými orgánmi
Posudzované scenáre	2025 (all), 2030 (bau)
IAD	Stavba nemá priamy vplyv na premávku IAD. Predpokladáme, že zvýšenie atraktivity VOD bude mať kladný účinok na zvýšenie počtu cestujúcich VOD a zníženie počtu ciest IAD.
Väzba na opatrenia a vhodné činnosti	<p>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu, vrátane železničnej. Zlepšenie kvality globálneho napojenia kraja. Podpora prepojenia obcí a miest v kraji. Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov. Podpora vzniku integrovaného dopravného systému. Zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy. Zvýšenie podielu využitia cyklistickej dopravy. Podpora multimodálnej dopravy. Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy. Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže). Zvyšovanie povedomia obyvateľov kraja o udržateľnej mobilite. Podpora vzniku IDS. Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku. Zvýšiť efektivitu systémov upokojenej dopravy.</p>
Záver	Výstavbou prestupných terminálov dôjde k zvýšeniu atraktivity VOD. Stavbu sa odporúča zariadiť do scenára 2025 .

