OKRESNÝ ÚRAD TRENČÍN

odbor starostlivosti o životné prostredie
Hviezdoslavova 3, 911 01, Trenčín

V Trenčíne, dňa 29.09.2020

Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja (ďalej len „Okresný úrad Trenčín“) ako orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 ods. 1 písm. b) a § 4 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 55 písm. a) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov(ďalej len „zákon o posudzovaní vplyvov“) vydáva na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa jednotlivých ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov, v súlade s § 14 zákona o posudzovaní vplyvov

Z Á V E R E Č N É S T A N O V I S K O
č. OU-TN-OSZP2-2020/017077

I. Základné údaje o obstarávateľovi

I.1. Názov

Trenčiansky samosprávny kraj

I.2. Identifikačné číslo

36 126 624

I.3. Adresa sídla

K dolnej stanici 7282/20A, 911 01 Trenčín

I.4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa

Ing. Jaroslav Baška – predseda TSK

K dolnej stanici 7282/20A

911 01 Trenčín

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

Ing. Martin Macíček – poverený vedením oddelenia životného prostredia a územného plánovania

K dolnej stanici 7282/20A

911 01 Trenčín

tel.: +421 32 6555707; e-mail: martin.macicek@tsk.sk

II. Základné údaje o strategickom dokumente

II.1. Názov

„Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja“

II.2. Charakter

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 rešpektujúc základné princípy udržateľnej mobility.

II.3. Hlavné ciele

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 zadefinovanie 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 rešpektujúc základné princípy udržateľnej mobility.

Výsledný Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja bude taktiež rešpektovať princípy a strategické ciele iných strategických dokumentov.

II.4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu

II.4.1 Obsah

Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja (PUM TSK) je strategický dokument, s cieľom naplniť potreby mobility ľudí v regióne, ktorý na základe analýz existujúceho stavu a trendov vývoja definuje budúce potreby TSK v oblasti dopravnej infraštruktúry pre obdobie 2025, 2030, 2040 a 2050. Predstavuje komplexný strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú sa priority rozvoja a identifikujú sa opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie.

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

Účelom zberu údajov bolo zhromaždenie dostupných podkladov o demografii a územnom rozvoji, údajov o doprave, dát ohľadom nehodovosti, ďalej boli vykonané terénne prieskumy, prieskumy dopravného správania, sčítania dopravy a smerové (anketové) prieskumy.

II.4.2 Analytická časť

Účelom analytickej časti, 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 prispejú 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.

II.4.3 **Návrhová časť**

Na základe analýzy súčasného stavu a aktuálnych problémov v doprave, ktoré sú podrobne opísané a vyhodnotené v analytickej časti strategického dokumentu PUM TSK, bola vypracovaná návrhová časť. Návrhová časť Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja nadväzuje na zber dát, na analytickú časť, a predovšetkým na víziu rozvoja mobility, ktorá bola odsúhlasená na projektovej rade 18. 1. 2019.

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.

Hlavným prínosom návrhovej časti je predovšetkým odporúčanie ďalšieho smerovania TSK v oblasti dopravy, dopravných procesov a dopravnej infraštruktúry. 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. Významným prínosom pre ďalší rozvoj Trenčianskeho samosprávneho kraja je tiež to, že v návrhovej časti PUM TSK ďalej špecifikuje najúčinnejšie stavby realizované s cieľom odľahčenia komunikačnej siete a presmerovania dopravy a najúčinnejšie stavby a opatrenia realizované s cieľom podpory udržateľnej mobility.

II.4.4 **Plán implementácie a monitorovania PUM**

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. Finálna verzia bola doplnená v apríli 2020. Súčasťou tohto dokumentu je aj finančná analýza prostriedkov, ktoré je nutné z krajského rozpočtu vynaložiť v jednotlivých rokoch na investičné a neinvestičné akcie.

V tomto pláne budú na území TSK pre návrhové obdobie roku 2025 zostavené, podľa priorít, opatrenia vrátane vyčíslenia ich investičnej náročnosti. Opatrenia, infraštruktúrne aj tzv. mäkké, budú vyhodnotené z hľadiska ich účinku na dosiahnutie cieľov stanovených víziou Plánu mobility.

II.4.5 **Vízia a ciele**

Vízie a oblasti zmeny pre návrhové a výhľadové obdobie sú záväzným podkladom pre návrh opatrení rozvoja udržateľnej mobility TSK.

Vízia:

Moderný a konkurencieschopný 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.

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)

Ciele vedú k podpore trvalo udržateľného rastu mobility zabezpečením pohybu osôb a tovaru, ktorý je dlhodobo prijateľný z hľadiska sociálneho, ekonomického a vplyvov na životné prostredie, dopravnej dostupnosti cieľov orientovanej na ekologicky šetrnejšie druhy dopravy, lepšiemu súladu dopravy s kvalitou životného prostredia a verejných, k zlepšeniu a optimalizácii cestnej infraštruktúry a celkovo individuálnej dopravy na základe kombinácie regulačných a investičných opatrení smerujúcich k znižovaniu negatívnych dopadov automobilovej dopravy, k zvýšeniu bezpečnosti a efektívnosti dopravy a zároveň k zníženiu energetickej náročnosti dopravy využívaním alternatívnych palív.

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

Tabuľka Strategické a špecifické ciele plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Oblasť zmeny	
Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba	
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 spojitej siete 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	
Komunikačná sieť kraja a zvýšenie kvality a bezpečnosti cestnej infraštruktúry	
Strategické ciele	Špecifické ciele
Podpora prepojenia obcí a miest v kraji	Podpora budovania spojitej bezpečnej siete cyklochodníkov a cyklotrás
	Kvalitné a bezpečné cestné prepojenie medzi jednotlivými obcami a mestami kraja
	Podpora využitia železničnej dopravy
	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	
Zvýšenie podielu udržateľnej mobility a zlepšenie dostupnosti kraja verejnou osobnou dopravou	
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 cyklodopravy 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	
Zvýšenie environmentálnej zodpovednosti	
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 súčasti 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
	Podpora výsadby zelene v mestách a obciach
Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)	Podpora závadzania 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 súčasti 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
Oblasť zmeny	
Zvýšenie efektivity dopravných systémov, ich optimalizácia a využitie (IDS ako protiváha individuálnej automobilovej doprave)	
Strategické ciele	Špecifické ciele
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 politik 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)

II.5. **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 centrálneho 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 zdravia obyvateľov.

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/regionálnej 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 rope 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 zabezpečovať 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 využívania 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 prispejú 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 energetickú účinnosť o 20 %.
- zaviesť inteligentné dopravné systémy, zefektívniť dopravné a logistické služby, znížiť emisie CO_2 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 prekrýva. 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 – Milhosť – 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 jednoprúdových 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 (EU) 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
- Vnútrozemská 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)
- Koncepcia 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 rýchlostných 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)
- Koncepcia rozvoja poľovníctva v Slovenskej republike - národný program rozvoja poľovníctva a zachovania genofondu voľne žijúcej zveri (schválená uznesením vlády SR č. 548/2017)
- Koncepcia 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)
- Koncepcia 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)
- Koncepcia 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)

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. správy o hodnotení. V kap. III. 5. je rovnako uvedené akým spôsobom boli konkrétne environmentálne aspekty zohľadnené v priebehu prípravy PUM TSK.

III. Opis priebehu prípravy a posudzovania

V zmysle zákona o posudzovaní vplyvov je PUM TSK strategickým dokumentom s regionálnym dosahom. Postup posudzovania návrhov strategických dokumentov upravuje druhá časť zákona o posudzovaní vplyvov. Zákon o posudzovaní vplyvov zohľadňuje požiadavky Smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie.

Cieľom procesu posudzovania strategického dokumentu bolo zahrnúť výsledky posudzovania dopadov strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie ľudí do rozhodovacieho procesu na úrovni kraja, so zohľadnením stanovísk dotknutých orgánov, organizácií a verejnosti.

Strategický dokument PUM TSK podlieha posúdeniu vplyvov na životné prostredie v zmysle § 4 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov. Proces posudzovania strategického dokumentu prebehol v nasledovných krokoch:

III.1. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania

Vypracovanie Plánu udržateľnej mobility, bolo zahájené podpisom Zmluvy o dielo v septembri 2018 a v prvej fáze bolo zamerané na zozbieranie širokej databázy relevantných podkladov („*Plán udržateľnej mobility TSK – prieskumy a zber dát"*). V ďalšej časti boli všetky zhromaždené údaje a dáta ďalej vyhodnotené a analyzované („*Plán udržateľnej mobility TSK – Analýzy"*), a po spracovaní analýz použité v návrhovej časti („*Plán udržateľnej mobility TSK – Návrhová časť"*), kde boli taktiež zapracované pripomienky vznesené TSK.

Ďalším postupným krokom bolo začatie procesu posudzovaniu vplyvov navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie ľudí v súlade so zákonom o posudzovaní vplyvov.

Vo februári 2019 bolo ukončené „*Oznámenie o strategickom dokumente*", v ktorom boli údaje predovšetkým ohľadom hlavných zložiek životného prostredia, ktoré budú tvoriť základ pre posudzovanie vplyvov strategického dokumentu – ovzdušie, hluk a vibrácie, voda, pôda, príroda a krajina i ľudské zdravie. Boli definované predpokladané požiadavky na vstupy a identifikované problémy pre jednotlivé oblasti životného prostredia vrátane zdravia a navrhnuté environmentálne kritéria, ktoré by mali byť využité pri hodnotení budúcich opatrení strategického dokumentu. Oznámenie o strategickom dokumente bolo predložené na Okresný úrad Trenčín dňa 4. 3. 2019 a následne bolo dňa 7.3.2019 zaslané na všetky dotknuté orgány a organizácie, zároveň bolo zverejnené na webovom sídle Ministerstva životného prostredia. Po preštudovaní oznámenia o strategickom dokumente, s prihliadnutím na doručené stanoviská a po prerokovaní podľa § 8 zákona o posudzovaní vplyvov príslušným orgánom bol určený „*Rozsah hodnotenia strategického dokumentu"*.

Po dodaní Návrhovej časti PUM TSK a po vydaní Rozsahu hodnotenia strategického dokumentu boli následne zahájené práce na *Správe o hodnotení strategického dokumentu*. Rozsah hodnotenia, ktorý vydal Okresný úrad Trenčín dňa 25.4. 2019 pod číslom OU-TN-OSZP2-2019/010880-004 JAN, bol zverejnený na webovom sídle Ministerstva životného prostredia dňa 26.4.2019.

Správa o hodnotení strategického dokumentu spolu s návrhom strategického dokumentu bola zaslaná na Okresný úrad Trenčín a bola zverejnená na webovom sídle ministerstva životného prostredia dňa 13.5.2020. Zároveň bola Okresný úrad Trenčín oznámená informácia pre verejnosť s možnosťou predkladať stanoviská najneskôr do 21 dní od zverejnenia. Súčasne bola vzhľadom na výnimočný stav v čase pandémie poskytnutá informácia, že lehoty na vykonanie verejného prerokovania neplynú. Termín verejného prerokovania strategického dokumentu bol po uvoľnení pandemických opatrení určený na deň 15.7.2020.

Po uskutočnení verejného prerokovania bola dňa 10. 8. 2020 listom č. OU-TN-OSZP2-2020/017077-192, k vypracovaniu odborného posudku k strategickému dokumentu PUM TSK, určená odborne spôsobená osoba Ing. Alexander Krokker, PhD., Jaseňová 4/3219, 010 07 Žilina, zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa § 61 ods. 8 zákona o posudzovaní vplyvov, pod číslom 590/2013/OEP z 2.4.2013.

Odborný posudok spolu s návrhom záverečného stanoviska bol zaslaný na Okresný úrad Trenčín dňa 09.09.2020.

Harmonogram prípravy strategického dokumentu - prehľad lehôt

Plán udržateľnej mobility TSK – prieskumy a zber dát	*december 2018*
Plán udržateľnej mobility TSK – Analýzy	*august 2019*
Plán udržateľnej mobility TSK – Návrhová časť	*marec 2020*
Plán implementácie a monitorovania Plánu udržateľnej mobility	*apríl 2020*
Oznámenie o strategickom dokumente	*február 2019*
Rozsah hodnotenia strategického dokumentu	*apríl 2019*
Správa o hodnotení strategického dokumentu	*apríl 2020*
Verejné prerokovanie Správy o hodnotení	*júl 2020*
Odborný posudok k strategickému dokumentu	*september 2020*
Vydanie záverečného stanoviska	*september 2020*
Prerokovanie strategického dokumentu	*október 2020*
Schválenie strategického dokumentu	*november 2020*

III.2. **Orgán kompetentný na jeho prijatie**

Zastupiteľstvo Trenčianskeho samosprávneho kraja

III.3. **Druh prijatia, rozhodnutia**

Uznesenie zastupiteľstva Trenčianskeho samosprávneho kraja

III.4. **Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu**

Správa o hodnotení bola vypracovaná podľa prílohy č. 4 zákona o posudzovaní vplyvov a rozsahu hodnotenia strategického dokumentu. Správu o hodnotení strategického dokumentu vypracovala spoločnosť EKOLA group, spol. s.r.o. prostredníctvom osôb Ing. Pavel Hudousek, Ing. Zuzana Vošická, Ing. Libor Ládyš.

Správa obsahuje 286 strán textu a dve prílohy (Príloha č. 1 – Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánu na územia sústavy Natura 2000, Príloha č. 2 – Výkresová časť)

III.5. **Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu**

Odborný posudok k strategickému dokumentu podľa § 13 zákona vypracoval Ing. Alexander Krokker, PhD., Jaseňová 4/3219, 010 07 Žilina, zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa § 61 ods. 8 zákona o posudzovaní vplyvov, pod číslom 590/2013/OEP z 2.4.2013.

Za spracovateľa posudku bol určený listom Okresného úradu Trenčín č. OU-TN-OSZP2-2020/017077-192 z 10.8.2020.

Posudok a návrh záverečného stanoviska bol vypracovaný na základe predloženej správy o hodnotení strategického dokumentu, návrhovej časti strategického dokumentu, záznamu z verejného prerokovania navrhovaného strategického dokumentu, doručených písomných stanovísk od jednotlivých subjektov procesu posudzovania, doplňujúcich podkladov od obstarávateľa, vyjadrení spracovateľa PUM TSK a spracovateľa správy o hodnotení, príslušných právnych predpisov a noriem.

Odborný posudok je spracovaný podľa §13 ods. 8, 9 zákona o posudzovaní vplyvov, záverečné stanovisko je spracované podľa osnovy uvedenej v prílohe č. 6 zákona. Spracovateľ posudku v jeho závere konštatuje, že správa o hodnotení strategického dokumentu má vyhovujúcu kvalitu a dostatočne vystihuje všetky podstatné javy, ktoré by mohli vplývať na životné prostredie v súvislosti so schválením a implementáciou strategického dokumentu. Z formálneho hľadiska je správa o hodnotení štruktúrovaná podľa prílohy 4 zákona o posudzovaní vplyvov. V texte sú adekvátne zohľadnené aj požiadavky z určeného rozsahu hodnotenia.

Z hľadiska úplnosti správy o hodnotení sa konštatuje jej súlad s požiadavkou zákona.

Celkovo posudzovaná správa o hodnotení naplnila svoju úlohu a umožnila v predprojektovom štádiu relevantne posúdiť vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

Pri záverečnom hodnotení spracovateľ posudku odporučil schválenie strategického dokumentu s tým, že bude doplnený v zmysle pripomienok a došlých stanovísk v procese posudzovania správy o hodnotení.

III.6. **Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie**

K Správe o hodnotení strategického dokumentu a k návrhu strategického dokumentu boli do termínu spracovania odborného posudku a návrhu záverečného stanoviska doručené príslušnému orgánu tieto stanoviská podľa § 12 ods. 1 a ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov:

A. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

B. Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky

C. Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky

D. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky

E. Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja

F. Okresný úrad Trenčín, odbor výstavby a bytovej politiky

G. Obec Nitrica

H. Obec Poriadie, Obec Priepasné

I. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Považskej Bystrici

J. Regionálny úrad verejného zdravotníctva Prievidza so sídlom v Bojniciach

K. Mestský úrad Považská Bystrica

L. Obec Veľké Chlievany

M. Obec Bolešov

N. Mesto Púchov

O. Mesto Prievidza

P. Mesto Handlová

Q. Žilinský samosprávny kraj

R. Verejnosť

A. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky

č. j. 17381/2020/IDP/38524/2020 zo dňa 1. 6. 2020

A.1.

Odporúčame text upraviť v súlade s pravidlami slovenského pravopisu,

Jedná sa o pripomienku formálneho charakteru.

A.2.

žiadame opraviť názov rezortného orgánu na Ministerstvo dopravy a výstavby SR;

Jedná sa o pripomienku formálneho charakteru.

A.3.

v časti „Strategické európske dokumenty" (od str. 21) navrhujeme doplniť dokument „Európska zelená dohoda" („GREEN DEAL") z dôvodu jej naliehavej aktuálnosti a dopadom;

Európska zelená dohoda je súčasťou stratégie Agendy 2030 a prijatých záväzkov v rámci Parížskej dohody, ktoré sú v predloženej Správe o hodnotení uvedené. Ciele Európskej zelenej dohody budú právne zakotvené prostredníctvom Európskeho právneho predpisu v oblasti klímy, ktorý bol navrhnutý v marci 2020.

A.4.

v časti „Strategické európske dokumenty" (od str. 21) žiadame doplniť smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES zo 7. septembra 2005 o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve;

Smernica bola v priebehu spracovania Správy o hodnotení vyhodnotená ako „bez vzťahu“ k PUM Trenčianskeho kraja z hľadiska vplyvov na životné prostredie a verejné zdravie, a preto nebola v Správe uvedená.

A.5.

v časti „Strategické európske dokumenty" (str. 24) je uvedená za oblasť cestnej dopravy základná sieť TEN-T spolu so súhrnnou sieťou TEN-T pre Trenčiansky samosprávny kraj, avšak bez uvedenia iných módov dopravy, preto žiadame doplniť sieť TEN-T aj o vodnú a železničnú dopravu;

Z uvedeného odseku v Správe o hodnotení je zrejmé, že sieť TEN-T zahŕňa všetky módy dopravy. Uvedené časti siete T-ENT sú v Správe o hodnotení uvedené len pre príklad.

A.6.
v časti „Strategické dokumenty - národné, regionálne a na úrovni mesta" (str. 26) navrhujeme uviesť aktuálne Programové vyhlásenie vlády SR (2020 - 2024) za oblasť dopravy;

Správa o hodnotení PUM TSK uvádza Programové vyhlásenie vlády SR (2016–2020). Aktuálne Programové vyhlásenie vlády SR (2020–2024) bolo schválené v Národnej rade Slovenskej republiky 30. 4. 2020. Správa o hodnotení PUM TSK bola dokončená 15. 4. 2020.

A.7.
na strane 282 v tabuľke „Ekonomická náročnosť stavieb zo zásobníka projektov pre roky 2030, 2040 a 2050" je uvedená potreba finančných nákladov pre verejné prístavy a dostavbu Vážskej vodnej cesty na rok 2050, pričom ods. 19 Nariadenia 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 hovorí, že v záujme toho, aby sa základná sieť TEN-T, ktorej je Vážska vodná cesta súčasťou, vytvorila koordinovane a včas, dotknuté členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa prijali vhodné opatrenia na dokončenie projektov spoločného záujmu do roku 2030. Z uvedeného vyplýva, že dobudovanie Vážskej vodnej cesty by malo byť ukončené do roku 2030, t. j. uvedené náklady na projekty vodnej dopravy navrhujeme presunúť do roku 2030;

Uvedená pripomienka sa týka Návrhovej časti PUM TSK, z ktorej Správa o hodnotení vychádzala.

Poznámka: Bez vyjadrenia spracovateľa PUM TSK

A.8.
zákon č. 135/1961 Z. z. nepozná pojem „rýchlostná komunikácia", v slovenských podmienkach je zaužívaný pojem „rýchlostná cesta";

Správa o hodnotení vrátane jej príloh nepoužíva pojem „rýchlostná komunikácia“. V správe o hodnotení sa tento pojem nikde nevyskytuje.

Poznámka: V strategickom dokumente sú použité oba pojmy, bude to potrebné zosúladiť do finálnej verzie PUM TSK.

A.9.
vo všetkých prípadoch stavieb pozemných komunikácií treba uviesť, že ide o indikatívne termíny uvedenia do prevádzky - uviesť poznámku „Skutočné termíny realizácie budú stanovené na základe postupu majetkovoprávneho usporiadania pozemkov a v závislosti od vydania potrebných právoplatných rozhodnutí a povolení, potvrdení ekonomickej efektívnosti investície, a taktiež po zohľadnení možností zabezpečenia finančných prostriedkov, potrebných na realizáciu stavby.";

Uvedená pripomienka sa týka Návrhovej časti PUM TSK, z ktorej Správa o hodnotení vychádzala. Z kapitoly II.6. a VI.1. Správy o hodnotení je zrejmé, že zaradenie jednotlivých opatrení zo zásobníka projektov do výhľadových horizontov vychádza z Analytickej a Návrhovej časti PUM TSK a bolo odsúhlasené s obstarávateľom PUM TSK.

Poznámka: Uvedenie danej poznámky je vhodné.

A.10.
neuvádzať stavebné kategórie pozemných komunikácií, resp. počty pruhov, je možné považovať ich len za indikatívne;

Uvedená pripomienka sa týka Návrhovej časti PUM TSK, z ktorej Správa o hodnotení vychádzala.

Poznámka: Bez vyjadrenia spracovateľa PUM TSK

A.11
str. 95 - 96 + prílohy - projekty „Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke (2030)" a „Preložka cesty II/579 mimo obce Hradište so zaústením do novej MUK na rýchlostnej ceste R2 (2050)" sú nekompatibilné s projektmi R2 a R8, nie je reálne, aby došlo k realizácii 2 paralelných komunikácii v rovnakom koridore, navzájom sa vylučujú;

Uvedená pripomienka sa týka Návrhovej časti PUM TSK, z ktorej Správa o hodnotení vychádzala. Str. 95-96 Správy o hodnotení uvedené projekty neuvádza.

Poznámka: Bez vyjadrenia spracovateľa PUM TSK

A.12.
str. 96 + prílohy - požadujeme vypustiť zo zoznamu projektov preložiek ciest L triedy akciu „Preložka cesty I/61 v Trenčíne (2030)";

Uvedená pripomienka sa týka Návrhovej časti PUM TSK, z ktorej Správa o hodnotení vychádzala. Str. 96 Správy o hodnotení uvedený projekt neuvádza.

Poznámka: Bez vyjadrenia spracovateľa PUM TSK

A.13.
str. 96 + prílohy - SSC ani ministerstvo neuvažujú so stavbami „Obchvat mesta Dubnica nad Váhom na ceste I/61 (2040)", či „Preložka cesty I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom (2050)";

Uvedená pripomienka sa týka Návrhovej časti PUM TSK, z ktorej Správa o hodnotení vychádzala. Str. 96 Správy o hodnotení uvedený projekt neuvádza.

Poznámka: Bez vyjadrenia spracovateľa PUM TSK

A.14.
ďalej požadujeme v správe reflektovať pripomienky k stratégii, ktoré sú uvedené nižšie;

Nižšie uvedené pripomienky sa týkajú Návrhovej časti PUM TSK, z ktorej Správa o hodnotení vychádzala.

A.15.
Pripomienky k plánu:

- *v prípade projektov výstavby a modernizácie železničnej infraštruktúry by bola vhodná priorizácia stavieb v spolupráci MDV SR a ŽSR, kde sa navrhnú kľúčové projekty, ktoré by bolo potrebné realizovať v najbližšom období;*
- *v prípade železničnej osobnej dopravy by bolo potrebné (vzhľadom na veľký počet navrhovaných tratí a limitované finančné možnosti) v kooperácií s MDV SR, Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. a ŽSR stanoviť kľúčové trate, na ktorých by mohla byť obnovená pravidelná doprava;*
- *VRT - budovanie vysokorýchlostných tratí je strategickým zámerom rezortu dopravy, zatiaľ však prebiehajú rokovania ohľadom trasovania a hraničných prechodov VRT, výstupy z týchto stretnutí budú slúžiť ako podklad pre vypracovanie štúdie realizovateľnosti za SK úsek;*
- *rešpektovať a prihliadať na stanovisko ŽSR;*
- *str. 248 - 249 - požadujeme vypustiť informáciu o možnosti „zavedenie mýtneho systému v určitých oblastiach" a „obmedzenie nákladnej dopravy je možné*

podporovať zatraktívnením hlavných dopravných trás napr. znížením poplatkov za ich užívanie, príp. ich odstránením";

- *kapitola X, str. 277 - zásadne nesúhlasíme s uvedením SSC ako investora a zodpovedný subjekt najmä k projektu „Preložka cesty I/61 v Trenčíne" či „Obchvat mesta Dubnica nad Váhom na ceste I/61", či „Preložka cesty I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom".*

Poznámka: Bez vyjadrenia spracovateľa PUM TSK.

B. <u>Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, Sekcia rozvoja vidieka a priamych platieb</u>

č. j. 19746/2020 zo dňa 4. 6. 2020

B.1.

V kapitole III. 4. 1. Hlavné environmentálne a zdravotné problémy súvisiace s PUM TSK podľa jednotlivých zložiek ŽP, v časti Vplyvy na pôdu uviesť v súvislosti so zábermi poľnohospodárskej pôdy povinnosť vykonať bilanciu skrývky humusovej vrstvy poľnohospodárskej pôdy - podľa vyhlášky 508/2004 Z. z. Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, ktorou sa vykonáva § 27 zákona č. 220/2004 Z. z. a podľa Metodického usmernenia č. 2341/2006-910 Ministerstva pôdohospodárstva Slovenskej republiky, ktoré je uvedené na stránke Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky https://www.mpsr.sk/metodicke-usmernenie-na-zabezpecenie-ucelneho-vyuzitia-skryvkv-humusoveho-horizontu-polnohospodarskei-pody-pri-iei-pouziti-pre-nepolnohospodarske-ucely-na-spracovanie-dokumentacie-bilancie-skryvky/197—912/.

Pripomienka je formálneho charakteru. Jedná sa o odkaz na platnú legislatívu, ktorá musí byť v súvislosti s ďalšou prípravou stavieb dodržaná.

B.2.

S ohľadom na skutočnosť, že navrhované investičné zámery budú mať vplyv aj na lesné pozemky, s cieľom ochrany lesných pozemkov podľa zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o lesoch") požadujeme, aby v dokumentoch, vydávaných v procese SEA a v následných dokumentoch boli zahrnuté nasledujúce požiadavky:

- pri rozvoji dopravnej infraštruktúry minimalizovať zaber lesných pozemkov a preferovať ten variant riešenia, ktorý by mal na lesné pozemky najmenší negatívny vplyv, ktorý prinesie najmenšiu plochu záberu lesných pozemkov,

Uvedená požiadavka je uvedená na str. 253 Správy o hodnotení, kde je jednoznačne špecifikovaná požiadavka na minimalizáciu zásahov do lesných pozemkov (časť Pôda).

- pri investičných akciách uvedených v predmetných dokumentoch predpokladať s nákladmi na výkup alebo vyvlastnenie stavbami dotknutých lesných pozemkov, ako aj s nákladmi na zabezpečenie prostriedkov na náhrady pre vlastníkov lesných pozemkov za obmedzenie vlastníckeho práva na lesných pozemkoch dotknutých realizáciou stavby v zmysle § 35 zákona o lesoch,

Problematika stanovenia investičných nákladov stavieb sa netýka priamo procesu SEA. Výšku investičných nákladov pri jednotlivých stavbách spracovateľ Správy o hodnotení prevzal z PUM TSK.

-pri plánovaní cyklotrás rešpektovať skutočnosť, že existujúca lesná dopravná sieť je vybudovaná na účel zabezpečenia hospodárenia v lesoch a nie na cyklotrasu a v prípade budovania nových cyklotrás dbať na to, aby sa výstavba a úprava cyklotrás realizovala v takých technických parametroch (v súlade s požiadavkami uvedenými v STN 73 6108 Lesné

cesty a iné účelové komunikácie v lese), aby svojou konštrukciou zaručili nosnosť vyžadovanú pre prevádzku lesných mechanizmov na sústreďovanie, prepravovanie a uskladňovanie dreva.
Pripomienka sa týka Návrhovej časti PUM TSK, z ktorej Správa o hodnotení vychádzala.

C. <u>Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky</u>

č. j. S11001-2020-IKŽ-2 zo dňa 4. 6. 2020

C.1.
Zároveň si k spracovanej správe o hodnotení navrhovanej činnosti uplatňujeme nasledovnú pripomienku a požiadavku:
1./ str. 253, stať Vody - vzhľadom na koncept navrhovaných opatrení vo vzťahu k vodám, požadujeme uviesť novú odrazku s textom:
- *rešpektovať ochranu prírodných liečivých zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov*

Do Správy o hodnotení nie je možné ďalej dopĺňať, rozšírenie podmienok týkajúcich sa ochrany vôd o vyššie uvedenú podmienku je však vhodné.

D. <u>Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky</u>

č. j. 7860/2020-6.3 zo dňa 10. 6. 2020

D.1.
Hlavným nedostatkom správy o hodnotení je nejasnosť vo variantoch. Správa o hodnotení uvádza tri scenáre (nulový, naivný a maximalistický) ale nie je jasné, či to sú zároveň aj varianty, preto požadujeme vyhodnotenie vplyvov na presne špecifikované varianty.
Posudzované varianty PUM TSK v rámci jednotlivých časových horizontov sú uvedené v kap. II. 6. (str. 16) a v kap. VI. 1. Správy o hodnotení. Jedná sa o uvedené scenáre (= varianty) – nulový (Do Nothing), naivný (BAU) a maximalistický (ALL). Varianty (scenáre) PUM TSK vychádzajú zo zadávacích podmienok obstarávateľom PUM TSK – Trenčiansky samosprávny kraj. Ich detailný popis je uvedený v samotnom PUM TSK.

D. 2.
V kap. III. 1.1.7. Fauna a flóra sú nepresné a neaktuálne údaje o výskyte jednotlivých živočíšnych druhov ako vlk dravý, vydra riečna, bobor vodný, sokol sťahovavý. Tetrov hlucháň je napr. v Strážovských vrchov vyhynutý od roku 2013. Absentujú údaje o jaskyniach, pričom v Trenčianskom samosprávnom kraji je zaregistrovaných 857 jaskýň, z toho sú 2 národné prírodné pamiatky (Čachtická jaskyňa, Prepoštská jaskyňa), ktoré majú zároveň vyhlásené aj ochranné pásma. Nachádza sa tu 13 verejnosti voľne prístupných jaskýň. Požadujeme aktualizovať údaje podľa podkladov ŠOP SR.
Popis výskytu tetrova hlucháňa je v kap. III.1.1.7 Správy o hodnotení uvedený pre celé územie Trenčianskeho samosprávneho kraja. Nevzťahuje sa len na územie Strážovských vrchov. Národné prírodné pamiatky sú v kap. III.1.1.7. uvedené. Väčšina jaskýň je súčasťou národnej siete chránených území podľa zákona č. 543/2002 Z. z. Informácia o území národnej siete chránených území je uvedená v kap. III.2.2. Správy o hodnotení.

D.3.
V kap. III.2.2. Národná sieť chránených území chýba CHA Svarkovica (okres Považská Bystrica) a vo výkrese č. 2.1 Ochrana prírody nie sú znázornené všetky územia európskeho významu, chýbajú napr. ÚEV Nitrické vrchy (SKUEV0883), ÚEV Biely kameň (SKUEV087I) a ÚEV Hôrky (SKUEV2133). Uvedené požadujeme doplniť.
CHA Svarkovica nie je uvedený v kap. III.2.2, ale je s ním uvažované pri hodnotení vplyvov PUM TSK, resp. relevantných opatrení v kap. IV. Správy o hodnotení, na chránené územia. Relevantné opatrenia (zámery zo zásobníka projektov) nezasahujú na územie CHA

Svarkovica. Informácie o lokalitách NATURA 2000 vrátane uvedených ÚEV vo výkrese č. 2.1 Ochrana prírody vychádzajú z aktuálnych dát INSPIRE Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky. Uvedené ÚEV sú zohľadnené pri vyhodnotení vplyvov relevantných opatrení PUM TSK v kap. IV. Správy o hodnotení a v prílohe č. 1 Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánov na územia sústavy NATURA 2000.

D.4.

Máme za to, že vplyvy strategického dokumentu neboli vyhodnotené dostatočne. Uvádzané vplyvy sú všeobecné a prakticky absentujú vplyvy na záujmy ochrany prírody. Hodnotenie vplyvov odkazuje až na úroveň konkrétnych riešených projektov niekedy v budúcnosti. Chránené územia a živočíchy sú jednotne identifikované ako málo ovplyvnené (kap. III.3), pričom bariérový efekt spôsobený v značnej miere dopravnými prvkami je v údolí Váhu zrejme najvýraznejší v rámci celej SR. Taktiež, za kumulatívne vplyvy sa nesprávne považujú len vplyvy prvkov, projektov tvoriacich predložený strategický dokument, pričom sa nezohľadňuje pôsobenie iných činností a strategických dokumentov (výnimkou sú len CHVU Dubnické štrkovisko a UEV Nitrické vrchy, kde sú uvedené aj vplyvy dvoch činností, ktoré nesúvisia s dopravou).

PUM TSK je strategickým dokumentom, ktorý je hodnotený predovšetkým na úrovni špecifických cieľov Návrhovej časti PUM TSK. V kap. IV. Správy o hodnotení je vykonané na úrovni dokumentu SEA veľmi podrobné hodnotenie vplyvov na životné prostredie a obyvateľstvo relevantných opatrení uvedených v zásobníku projektov Návrhovej časti PUM TSK, ktoré majú vzťah k jednotlivým špecifickým cieľom PUM. Pokiaľ boli identifikované možné vplyvy relevantných opatrení zo zásobníka projektov na záujmy ochrany prírody, sú tieto vplyvy v hodnotení jednoznačne uvedené. Zároveň bolo nad rámec Rozsahu hodnotenia a požiadaviek z nej vyplývajúcich spracované Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánov na územia sústavy NATURA 2000, ktoré zvažuje všetky možné vplyvy dopravných stavieb zo zásobníka na lokality NATURA 2000.

Kumulatívne a synergické vplyvy boli v Správe o hodnotení nad rámec strategického posúdenia zvážené aj na úrovni projektov – relevantných opatrení. Potenciálne kumulatívne a synergické vplyvy boli identifikované na základe priestorového vymedzenia opatrenia zo zásobníka projektov PUM TSK v území. Ďalej boli potenciálne kumulatívne a synergické vplyvy vyhodnotené na základe identifikácie týchto vplyvov v rámci Primeraného posúdenia významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000. Pôsobenie iných strategických dokumentov, resp. environmentálnych aspektov je zohľadnené vo vyhodnotení súladu PUM TSK s ostatnými strategickými dokumentmi v kap. II.6. a III.5. Pôsobenie iných činností je nad rámec strategického hodnotenia zahrnuté v Primeranom posúdení významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000.

D.5.

Navrhnuté zmierňujúce opatrenia sú všeobecné a nie sú navrhované adresne pre dotknuté chránené územia a ich predmety ochrany, a preto ich požadujeme konkretizovať.

V kap. V.1. Správy o hodnotení sú navrhnuté opatrenia všeobecné a špecifické. Špecifické opatrenia navrhujú opatrenia pre konkrétne stavby zo zásobníka projektov a vychádzajúce z Modelovania hladín hluku, Modelovania úrovne emisií a Primeraného posúdenia významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000.

D.6.

Návrh monitorovania je všeobecný, týka sa výlučne monitorovania jednotlivých dopravných projektov, ale nie strategického dokumentu, pričom sa neuvádza žiadna požiadavka na vyhodnocovanie. Požadujeme konkretizovať.

Súčasťou Návrhovej časti PUM TSK sú v rámci jednotlivých strategických a špecifických cieľov stanovené indikátory a spôsob ich zisťovania pre vyhodnotenie dopadov v priebehu naplňovania PUM (pozri kap. VII. Správy o hodnotení). Preto je v rámci Správy o hodnotení PUM TSK navrhnutý konkrétny monitoring jednotlivých zložiek životného prostredia (predovšetkým hluku a znečistenia ovzdušia) z hľadiska vplyvu jednotlivých opatrení zo zásobníka projektov.

D.7.

Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia nebolo možné vyhodnotiť, nakoľko tieto prakticky neboli určené. Namiesto rozsahu hodnotenia v zvyčajnej podobe boli zverejnené len stanoviská dotknutých orgánov, z ktorých neboli zrejmé špecifické požiadavky.

Z kap. IX.2 a Rozsahu hodnotenia je zrejmé, že bod 2.2 Špecifické požiadavky v Rozsahu hodnotenia uvádza jednotlivé stanoviská doručené k zverejnenému oznámeniu. Preto je vysporiadanie všetkých stanovísk v kap. IX.2 uvedené pod názvom Špecifické požiadavky.

D.8.

Upozorňujeme, že posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. projektu Rýchlostná cesta R6 Puchov - Mestečko - št. hranica ešte nie je skončené a výsledné vplyvy budú zrejmé až ďalších fázach procesu posudzovania.

Vyššie uvedená informácia je zrejmá z kapitoly VIII. Správy o hodnotení.

D.9.

Nesúhlasíme s vyhodnotením vplyvov vysokorýchlostnej železničnej trate Bratislava -Trnava - Trenčín - Žilina v správe ohodnotení ako aj v primeranom posúdení. Predpokladáme významne negatívne vplyvy (-2) na územia európskej sústavy chránených území Nátura 2000, nakoľko trať je navrhnutá v tesnej blízkosti lokalít Nátura 2000 (CHVÚ Dubnické štrkovisko, ÚEV Beckovské Skalice, ÚEV Váh) a v kumulácii s existujúcimi líniovými stavbami (diaľnica Dl, modernizovaná železničná trať), sídlami, priemyselnými areálmi, projektmi uvedenými v predloženom strategickom dokumente zrejme úplne znemožní priechodnosť migračných biokoridorov medzi UEV Strážovské vrchy, ÚEV Čertov, ÚEV Javornícky hrebeň a EVL Beskydy. Trať križuje taktiež nadregionálny hydrický biokoridor Váh NBk 11., regionálny biokoridor Podskalský Roháč - Žiar i biokoridory lokálneho významu Nosice, Krivosúd, Plevník. V prípade tohto projektu bude nutné v rámci procesu EIA navrhnúť také trasovanie a technické riešenie, ktoré by negenerovalo významne negatívny vplyv na Nátura 2000 a navrhnúť opatrenia na minimalizáciu vplyvu dopravnej infraštruktúry na migračnú priechodnosť krajiny.

V rámci hodnotenia vplyvov projektu č. 76 „Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina“ v štúdii Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000 sú zohľadnené kumulatívne vplyvy s ďalšími plánovanými stavbami zo zásobníka projektov. Vyhodnotenie bolo vykonané na úrovni strategického plánovania a boli identifikované potenciálne negatívne vplyvy na predmety ochrany a integrity sústavy NATURA 2000. Pre uvedenú stavbu je v rámci Primeraného posúdenia významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000 a v kap. V.1. Správy o hodnotení navrhnuté nasledujúce opatrenie: Pri príprave navrhovať dopravné stavby citlivo s ohľadom na územie Natura 2000 a ich predmety ochrany a posúdiť prípadné dopady na tieto územia. 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.

E. <u>Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja</u>

č. j. CZ 07404/2020, CZ 16724/2020 zo dňa 1. 6. 2020

E.1.

Správa o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja" nesmie byť v rozpore s Územným plánom regiónu Nitrianskeho kraja schváleným uznesením č. 113/2012 z 23. riadneho zasadnutia Zastupiteľstva Nitrianskeho samosprávneho kraja konaného dňa 14. mája 2012 a jeho záväznou časťou vyhlásenou Všeobecne záväzným nariadením NSK č. 2/2012 a ani s jeho Zmenami a doplnkami č. 1 schválenými uznesením č. 111/2015 zo 16. riadneho zasadnutia Zastupiteľstva Nitrianskeho samosprávneho kraja konaného dňa 20. júla 2015 a ich záväznou časťou vyhlásenou Všeobecne záväzným nariadením NSK č. 6/2015.

Úrad Nitrianskeho samosprávneho nemá za predpokladu rešpektovania väzieb pripravovaného strategického dokumentu na platnú územnoplánovaciu dokumentáciu Nitrianskeho samosprávneho kraja k správe o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja" žiadne ďalšie pripomienky.

Uvedená pripomienka sa týka Návrhovej časti PUM TSK, z ktorej Správa o hodnotení vychádzala.

Poznámka: Bez vyjadrenia spracovateľa PUM TSK.

F. <u>Okresný úrad Trenčín, odbor výstavby a bytovej politiky</u>

č. j. OU-TN-OVBP1-2020/001917-004/JQ zo dňa 27. 5. 2020

F.1.

- V úvode do ZOZNAMU NAJDÔLEŽITEJŠÍCH SKRATIEK doplniť aj ďalšie nachádzajúce sa v následnom texte, napríklad: TK, VHD

Pripomienka je formálneho charakteru.

F.2.

Kapitola: VI. 1 DÔVODY VYBERÚ ZVAZOVANYCH ALTERNATÍV ZOHĽADŇUJÚCICH CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER

V zásobníku projektov Návrhovej časti PUM TSK sú identifikované stavby, ktoré sa v rámci návrhu nejavia ako dostatočne účinné pre naplnenie cieľov PUM (stavby nedoporučené). Navrhujeme túto časť opätovne prehodnotiť. Dlhodobo sa zámery týchto stavieb prezentujú v nadradenej dokumentácii obcí (ÚPN VÚC) a obce toto v zmysle stavebného zákona rešpektovali a podľa toho navrhovali svoj rozvoj a zabezpečili vypracovanie vlastných územných plánov obcí. Nemyslíme si, že návrhy predmetných stavieb v územnoplánovacej dokumentácii: ÚPN VÚC vznikli náhodne, ale naopak vždy po zrelej úvahe a analýze. Napríklad takouto stavbou je označená aj: Preložka cesty č. II/507 v úseku Skalka nad Váhom - Nemšová - Kameničany, a správa túto stavbu „nedoporučuje" realizovať. K takémuto záveru vyjadrujeme námietku a zdôvodňujeme ju nasledovne:

• Všetky obce na predmetnej trase majú značný územný a urbanistický rozvoj s nárastom počtu obyvateľov a tým aj intenzity dopravy, ako už v súčasnosti tak aj v budúcnosti.

• K svojmu pomerne rozsiahlemu rozvoju majú obce schválené územné plány, orientované hlavne na rozvoj funkcie bývania:

ÚPN-M Nemšová (aj vrátane mestských častí: Kľúčové, Ľuborča), schválený: 2018 ÚPN-0 Borčice, schválený:2012 a ZaD 1 ÚPN-0 Borčice, schválený: 2015 ÚPN-0 Bolešov, schválený:2008 a ZaD 1 ÚPN-0 Borčice, schválený: 2018 Obec Kameničany má rozpracovaný UPN-0 (predpoklad schválenia: 2020)

• Svoj rozvoj si obce a mesto plánovali podľa zámeru z UPN-VÚC a vynechali koridory pre trasu preložky cesty II/507 (museli rešpektovať zámer z nadradenej dokumentácie) a k tomu prispôsobili svoj urbanistický rozvoj.

• Terajšia jestvujúca komunikácia II/507 (Skalka nad Váhom - Nemšová - Kameničany) je v niektorých bodoch trasovaná v priamom dotyku s bývaním v jestvujúcich rodinných domov. Vo viacerých prípadoch je vzdialenosť okraja tejto cesty od domov menej ako 4 metre. Zároveň konštatujeme, že komunikácia II/507 v predmetnom úseku v oboch smeroch je využívaná aj ako jediná prístupová komunikácia na dovoz odpadu, z viacerých okresov kraja, na skládku Luštek (s dlhodobým výhľadom ukladania odpadu). Ďalšia záťaž predmetnej komunikácie nákladnou dopravou je vývoz štrkov z dlhodobo stabilizovanej štrkovne pri Váhu v Dubnici nad Váhom a z ťažby štrku v k. ú. Kľúčové.

• Záber lesa (lesných pozemkov) pri realizácii predmetnej preložky považujeme za menej významný aj z hľadiska rozsahu aj z hľadiska kvality (lesohospodárskej) nakoľko lesík je „vytvorený44 z náletových drevín.

• Všetko uvedené, obdobne platí aj pre: ČASŤ V. - NÁVRHOVÁ ČASŤ. V kapitole: 4.4.2 Systém cestnej siete - je pri ceste II/507 uvedený (nedostatočne zdôvodnený) predpoklad poklesu dopravy na časti predmetnej preložky Skalka nad Váhom — Nemšová, ale s nárastom dopravy na úseku Nemšová - Kameničany sa neuvažuje. Dôvody nárastu dopravy sme uviedli vyššie.

Vyššie uvedené stavby boli identifikované ako nedoporučené v rámci Návrhovej časti PUM TSK. Jedná sa o stavby, ktoré sa nejavia ako dostatočne účinné pre naplnenie cieľov PUM. Správa o hodnotení však tzv. nedoporučené stavby z hodnotenia vplyvov na životné prostredie a obyvateľstvo nijak nevylučuje a sú podrobne posúdené z hľadiska všetkých vplyvov na životné prostredie a verejné zdravie.

F.3.

Pri železničnej doprave navrhujeme, okrem zámeru oživenia dopravy na trati č. 124 Trenčianska Teplá — Nemšová - Lednické Rovne, zvážiť aj prepojenie tejto trate (aspoň vo výhľade) smerom na železničný dopravný uzol v Púchove, čím by sa vytvorili veľké možnosti pre riešenie „ďalšej" mobility Trenčianskeho kraja.

Uvedená pripomienka sa týka Návrhovej časti PUM TSK, z ktorej Správa o hodnotení vychádzala.

Poznámka: Bez vyjadrenia spracovateľa PUM TSK.

E.4.

Kapitola X. INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI (AK TO CHARAKTER A ROZSAH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU UMOŽŇUJE) Ekonomická náročnosť stavieb zo zásobníka projektov pre roky 2030, 2040 a 2050

• opraviť v položke 8 text: Lednické Rovne sú obec nie mesto

• nahradiť v položkách 4, 47, 67, 68, 69 českú predložku „u" slovenskou „pri"

• uvedené obdobne platí aj pre Príloha č.1c - Zásobník projektov - tvrdé opatrenia a texty v legendách grafickej časti dokumentácie

Pripomienka je formálneho charakteru. Nemá vplyv na závery hodnotenia vplyvov PUM na životné prostredie a verejné zdravie.

G. Obec Nitrica

č. j. OÚN 251/2020 zo dňa 4. 6. 2020

G.1.

Pripomienky a návrhy na prerokovanie v rámci daného dokumentu:
- Zaradenie úseku od Horných Veštenie po Nitrianske Sučany ako nehodového úseku, nakoľko sa v tomto úseku vyskytujú časté dopravné a smrteľné nehody.
- Zaradenie projektu na zvýšenie bezpečnosti na ceste I. triedy I/9 (E572) pri obci Nitrica a okolí s výhľadom do roku 2025, riešenie odbočovacích pruhov do Nitrice, odbočovacích pruhov do Nitrianskych Sučian.
- Riešiť cyklotrasu po rieke Nitrica (projekt 149 - cyklotrasa po rieke Nitrica: Partizánske-Nitrianske Rudno-Valaská Belá) jednak s napojením na cyklotrasu (projekt 144 - cyklotrasa „Hava - V. Belá - Nováky") ako aj alternatívne viesť ju smerom na Nováky od miesta križovania s cestou I. triedy I/9, príp. rýchlostnou cestou R2 (za Nitrianskymi Sučanmi) popri komunikácii I/9, príp. R2 až do Novák.
- Zaradenie cyklotrasy po rieke Nitrica (projekt 149) aj s alternatívou na Nováky do územného plánu VÚC TK.
- Zaradiť výstavbu cyklotrasy (projekt 149), prípadne časti tejto cyklotrasy (mobilita od Nitrianskych Sučian do priemyselného parku Dolné Vestenice) a rýchlostnej cesty R2 do skoršieho obdobia.
Uvedená pripomienka sa týka Návrhovej časti PUM TSK, z ktorej Správa o hodnotení vychádzala.

Poznámka: Bez vyjadrenia spracovateľa PUM TSK.

H. Obec Poriadie, Obec Priepasné

č. j. OcÚ-POR/164/001/2020 zo dňa 2. 6. 2020, č. j. OÚ Prie 226- 135/2020 zo dňa 24.05.2020

H.1.

Obec Poriadie v zastúpení starostom obce Mgr. Martinom Pražienkom k „Správe o hodnotení strategického dokumentu - Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja - podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov" nemá pripomienky.
Do návrhu strategického dokumentu - Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja - navrhuje zapracovať nasledujúcu pripomienku :
Na základe zákona č. 416/2001 Z. z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a na vyššie územné celky prešli na samosprávne kraje kompetencie vo vybraných oblastiach. Podľa § 7 zákona č. 302/2001 Z. z. o samospráve vyšších územných celkov (zákon o samosprávnych krajoch) obec poskytuje samosprávnemu kraju na plnenie jeho úloh údaje z evidencií, ktoré vedie. Trenčiansky samosprávny kraj vo vzťahu k miestnym samosprávam zabezpečujú okrem iného aj návrh opatrení na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na základe podnetov od občanov a miestnych samospráv. V súvislosti s prílohou č. 6 „ Indikátory" pre spoluprácu s miestnymi samosprávami absentuje v každej časti v spôsobe zisťovania zdroj pre spoluprácu s miestnymi samosprávami (obce a mestá), ktoré navrhujeme doplniť.
Uvedená pripomienka sa týka Návrhovej časti PUM TSK, z ktorej Správa o hodnotení vychádzala.

Poznámka: Bez vyjadrenia spracovateľa PUM TSK.

I. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Považskej Bystrici

č. j. A/2020/00940-2-HŽPaZ zo dňa 29. 5. 2020

I.1.

Všeobecné opatrenia:

- vo fáze prípravy, realizácie a prevádzky konkrétnych zámerov rešpektovať podmienky stanovené v hodnotení SEA vrátane podmienok vyplývajúcich z platnej legislatívy,

- pri jednotlivých stavbách zo zásobníka projektov PUM TSK zámerov je nutné posúdiť možné vplyvy na životné prostredie (EIA), prípadne v ďalších správnych konania (územné, stavebné) a závery z týchto konaní brať ako záväzné,

- v prípravnej fáze zámerov dbať na zaistenie ochrany verejného zdravia, t.j. spracovanie odborných štúdií (akustických, rozptylových) a ich následné hodnotenie vplyvov na verejné zdravie a hodnotenie zdravotných rizík (HIA).

Vyššie uvedené opatrenia sú uvedené v kap. V. 1. Správy o hodnotení.

J. Regionálny úrad verejného zdravotníctva Prievidza so sídlom v Bojniciach

č. j. B/2020/00723-HŽP-3435 zo dňa 2. 6. 2020

Bez pripomienok

K. Mestsky úrad Považská Bystrica

Odd. ÚP/3656/2020/24941 zo dňa 15.6.2020

Podľa § 12 ods. 1 zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len "zákon") Vám oznamujeme, že Mesto Považská Bystrica o správe o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja", obstarávateľa -Trenčianskeho samosprávneho kraja, k Dolnej stanici 7282/20A, 911 01 Trenčín, ktoré sme od Vás obdržali dňa 19. 05. 2020 (evidované pod č. OU-TN-OSZP2-2020/017077-011) informovalo verejnosť spôsobom v mieste obvyklým prostredníctvom úradnej tabule Mesta a webovej stránky Mesta s možnosťou nahliadnuť do správy v úradných hodinách na MÚ, odbore výstavby a rozvoja mesta v termíne od 20. mája 2020 do 10. júna 2020.

V uvedenej lehote nebolo na Mesto Považská Bystrica písomne doručené žiadne stanovisko týkajúce sa predmetnej správy.

Mesto Považská Bystrica s realizáciou navrhovaného zámeru súhlasí nakoľko predmetný zámer je v súlade s verejným záujmom a je v súlade s platným Územným plánom Mesta Považská Bystrica.

Nejedná sa o pripomienku.

L. Obec Veľké Chlievany

č. j. 1/2020/000198 zo dňa 15.7. 2020

Obec Veľké Chlievany v zastúpení starostkou obce Bc. Zuzanou Flórovou žiada o vybudovanie cyklistického chodníka na preložke cesty HI/1770 (Hl/05041) smer Bánovce nad Bebravou - Biskupice - Veľké Chlievany, nakoľko výstavbou R2 preložka cesty III. triedy - úzky nadjazd ohrozuje bezpečnosť obyvateľov okolitých obcí a návštevníkov - turistov vodných nádrží nachádzajúcich sa v Haláčovciach, na Kulháni, Nemečkoch a Duchonke, ktorí tento nadjazd využívajú aj ako cyklisti.

V tabuľke zásobník projektov je položka Doplňovanie nadväzujúcich mestských /obecných / miestnych cyklistických trás na nosné cyklotrasy, ktorá danú problematiku rieši. Obecne v PUM TSK navrhujeme po vzájomnej dohode s objednávateľom TSK iba nosné cyklotrasy.

M. Obec Bolešov

BOL-172/2020-670/2020 zo dňa 18.6.2020

Obec Bolešov v zastúpení Ing. Martinom Rácom, starostom obce,. Vám týmto zasiela nasledovné stanovisko k správe o hodnotení a návrhu strategického dokumentu:
V návrhovej časti, v prílohe 1.a - Zásobník projektov - celkový návrh opatrení - detail, scenár 2050 je uvažované výhľadovo o preložke cesty II/507 Skalka - Nemšová - Kameničany. Navrhujeme zmeniť trasovanie nakoľko návrh nepokrýva funkčné využitie územia obcí Bolešov. Kameničany. Borčice. Existujúci priemysel je situovaný súbežne so železničnou traťou Tr. Teplá - Lednické Rovne, preto navrhujeme riešiť obchvat týchto obcí "severozápadným koridorom". Navrhované riešenie sa nám nezdá vhodné, nakoľko uvažovaný obchvat neodbremení zastavané územia obcí.
Návrh preložky cesty II/507 vychádza z platnej územno – plánovacej dokumentácie (ÚP TSK). Zmenu trasovania je teda nutné uplatniť v rámci zmeny ÚP TSK. V PUM TSK nie je trasa nakreslená v presnom vedení – jedná sa o schému. Je teda možné, že i bez vplyvu na zásobník projektov bude trasa v ÚP upravená, pokiaľ budú dodržané jej základné parametre.
Príloha 1b. - Zásobník projektov Návrh cyklistickej dopravy
Obce na pravej strane Váhu od obcí Pruské, Bohunice. Slávnica. Sedmerovec. Kameničany. Bolešov. Borčice pociťujeme absenciu cyklotrasy spojujúcej mesto Nemšová. Navrhujeme zaradiť do PUM TSK cyklotrasu spájajúcu mesto Nemšová a obec Pruské do územia kopírujúceho hrádzu Váhu. Vetropack. Lidl. sú významným zamestnávateľom v regióne a považujeme za zmysluplné zvýšiť bezpečnosť a cyklomobilitu obcí na "pravej" strane Váhu. neopomenúc rekreačnú funkciu danej trasy.
V tabuľke zásobník projektov je doplnená položka Doplňovanie nadväzujúcich mestských /obecných / miestnych cyklistických trás na nosné cyklotrasy, ktorá danú problematiku rieši. Obecne v PUM TSK navrhujeme po vzájomnej dohode s objednávateľom TSK iba nosné cyklotrasy.

N. Mesto Púchov

OV, I,ŽPaSÚ:8150/2020/3152AL1/3 zo dňa 22.7.2020

V súlade so závermi prerokovávanej Správy o hodnotení strategického dokumentu Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja, ktorý je zásadným dokumentom a jeho závery sú nutnou podmienkou programovacieho obdobia Európskej únie pre získanie prostriedkov z EU na výstavbu a rekonštrukciu cestnej infraštruktúry a verejnej dopravy zasielame nasledovné stanovisko:
- plán mobility je strednodobým strategickým plánom, ktorý je vytvorený na uspokojovanie potrieb mobility ľudí a podnikov v TSK, v mestách ich okolí a na zaistenie lepšej kvality života a zlepšenie životného prostredia s návrhom opatrení na zníženie automobilovej dopravy s podporou alternatívnych zdrojov pohonu a zdieľania vozidiel, podporou rozvoja verejnej hromadnej, pešej a cyklistickej dopravy. Napriek nespochybniteľnému významu tohto dokumentu máme zato, že nastavenie Plánu implementácie a monitorovania, v ktorom sú zostavené priority pre návrhové obdobie roku 2025 nie úplne zohľadňuje akútnosť potreby riešenia rýchlostnej komunikácie R6 v investorstve NDS, ku ktorej prebieha proces EIA a je zaradená v lehotách rokov 2030 - 2040. Aj keď sú jednotlivé stavby hodnotené a vychádzajú z existujúcich postupov plánovania a regulačných rámcov.
Zaradením tejto stavby medzi priority rokov 2025 - 2030 vznikne väčšia možnosť v presadzovaní realizácie oprieť sa o tento záväzný dokument a prispieť k obmedzenie nákladnej dopravy na území mesta, ku skvalitneniu života a verejného priestoru, čo patrí medzi základné ciele dokumentu.
Vzhľadom k reálnosti výstavby vo vzťahu k rozpracovanosti projektovej prípravy sme stavbu zaradili do Návrhového horizontu BAU 2040, ALL 2030, to ale neznamená, že

v prípade urýchlenia projektovej prípravy nie je možné stavbu realizovať skôr. Urýchlenie bude zohľadnené v aktualizácii akčného plánu, ktorá by mala byť vykonaná do cca 2 rokov.

O. Mesto Prievidza

zo dňa 21. 7. 2020

V rokoch 2007 a 2008 bola realizovaná rekonštrukcia cesty I/50 v úseku Lovčica - hranica Banskobystrického samosprávneho kraja. Išlo o väčšiu rekonštrukciu rozšírením na kategóriu C 11,5/80, miernou smerovou úpravou, sanáciou cestného telesa v zosuvnom území a vyriešením vodného režimu, čím sa kvalitatívne a kapacitne zlepšil predmetný úsek cesty s ohľadom na plynulosť a bezpečnosť cestnej premávky. Aj pre laika je veľmi viditeľné, kde je hranica samosprávnych krajov, teda kde sa začína územie, na ktorom cestná komunikácia nebola obnovená.

Na tento projekt sa nadviazalo vybudovaním obchvatu Handlovej, ktorý bol odovzdaný v roku 2011 a obchvatu Žiaru nad Hronom -5,76 km dlhého úseku, ktorý je súčasťou plánovanej rýchlostnej cesty R2. Ten bol do užívania odovzdaný koncom roka 2014.

V roku 2015 bol zrekonštruovaný aj úsek cesty I/50 (v súčasnosti už I/9) v úseku Nováky - Prievidza -Handlová. Na trase medzi Novákmi a rýchlostnou cestou Rl teda nieje zrekonštruovaný už len krátky cestná komunikácia na území mesta Handlová a úsek medzi Handlovou a hranicou Banskobystrického samosprávneho kraja.

V súvislosti so zámerom realizácie rýchlostnej cesty R2 sme sa pýtali zamestnancov ministerstva dopravy na to, ako sa v tomto území plánujú riešiť dopravné potreby na ceste I. triedy - či sa plánuje prekládka tejto cesty, resp. kadiaľ má byť trasovaná. Dostali sme informáciu, že bola v minulosti na uvedený úsek spracovaná štúdia realizovateľnosti, ktorá nepreukázala opodstatnenosť realizácie prekládky cesty, pretože počítala s tým, že v tom období už bude zrealizovaná rýchlostná komunikácia R2. V uvedených termínoch cesta R2 vybudovaná nebola.

Na základe tejto informácie, a realistických očakávaní budovania rýchlostnej cesty R2 v úseku Nováky - Prievidza - Handlová - Žiar nad Hronom sme požiadali ministerstvo dopravy o to, aby bola táto téma otvorená, a aby sa opäť prehodnotila opodstatnenosť prekládky, resp. rekonštrukcie cesty I/9 v úseku Handlová - hranica TSK/BBSK. Takýto zásah by bol podľa nášho názoru veľmi opodstatnený, a logicky by nadviazal na obdobné práce realizované v rokoch 2007 a 2008 na pokračovaní cesty prvej triedy v Banskobystrickom kraji.

Je pre nás pozitívnou informáciou, že minister dopravy informoval primátorku mesta Prievidza v liste zo dňa 5. mája 2020 o tom, že ministerstvo dopravy plánuje na realizáciu projekt Štúdia realizovateľnosti I/9 Handlová - hranica TN/BB. Podľa našich vedomostí o intenzite dopravy a technickom stave komunikácie je veľmi pravdepodobné, že štúdia preukáže opodstatnenosť realizácie opatrení na tomto úseku. Preto navrhujeme, aby túto skutočnosť zohľadnil aj Plán udržateľnej mobility TSK.

Rekonštrukcia cesty I/9 medzi Handlovou a hranicou kraja bola doplnená k popisu projektu: „Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra“.

P. Mesto Handlová

zo dňa 21. 7. 2020

na základe verejného prerokovania PUM TSK v Trenčíne dňa 15.7.2020 Vám za mesto Handlová posielame nasledovné stanovisko:

Úvod a kontext

Štátna cesta I. triedy - č. I/9 (hlavný ťah: ulica Prievidzská - ulica 29. augusta - ulica Žiarska, C-KN parcela č. 4484/2, 4481/1, 4496/1) tvorí hlavnú dopravnú infraštruktúru mesta, je historicky a geografický daná. Z určitého pohľadu sa javí ako trvalé vecné bremeno zastavaného územia mesta, ktorého prevádzkovanie spôsobuje negatívne dopady na životné

prostredie. V období iného charakteru poznania, projektovania a realizovania infraštruktúry a priľahlých nehnuteľností neboli prognózované a zohľadňované vzrastajúce negatívne dopady pri zvyšujúcej sa intenzite nákladnej dopravy. Štátna cesta č. I/9, ktorá je zároveň cestou medzinárodného významu (E 572) vytvára primárnu infraštruktúrnu os mestského komunikačného systému v smere sever - juh a je na ňu viazaný celý dopravný systém mesta. S rozvojom turistiky, obchodu a služieb úmerne rastie aj rozvoj dopravy. Celodenná intenzita predmetnej komunikácie je približne 15 000 vozidiel/deň v smere do okresného mesta Prievidza a cca 9 000 vozidiel/deň v smere do okresného mesta Žiar nad Hronom. Z porovnávania niekoľkoročných údajov je evidentné, že počet a intenzita vozidiel tranzitnej dopravy z roka na rok stúpa - medziročný nárast 2-5 %.
Hlavným zdrojom hlukovej záťaže v zastavanom území mesta je cestná, automobilová doprava na štátnej ceste č. I/9. Z výsledkov rôznych hlukových štúdií vyplýva, že povolená hladina hluku z cestnej dopravy pre obytné územie v dennom čase nie je v súčasnosti prekračovaná, avšak doprava v prieťahu cesty č. I/9 počas nočnej doby spôsobuje prekročenie prípustných hladín hluku (nad 50,0 dB) vo vonkajšom prostredí u všetkých obytných objektov susediacich s predmetnou komunikáciou, vrátane zvýšenej koncentrácie škodlivín z výfukových plynov cestných vozidiel. Z plynov sú dominantné oxidy dusíka, oxid uhoľnatý a uhľovodíky. Negatívnym nedostatkom sa javí aj značná a pomerne hustá deformácia vozovky (výtlky, sieťové rozpady, poklesy, uličné vpuste), ktorá pri prejazde ťažkou nákladnou (kamiónovou) dopravou je zdrojom otrasov a mikroseizmicity, prejavujúcou sa na obytných domoch, najmä na ulici 29. augusta a ulici Žiarska. Vzdialenosť priečelí obytných a rodinných domov od telesa komunikácie je len 7 m, čo pri danej intenzite, najmä nákladných vozidiel spôsobuje rapídny pokles kvality života, bývania a oddychu.

Požiadavky mesta Handlová na doplnenie materiálu TSK - PUM:
1. v časti 1-9 na strane 85 doplniť vetu v zmysle:
Kritickým úsekom predmetnej komunikácie je zastavané územie mesta Handlová, ktoré je zaťažené tranzitnou dopravou v dĺžke 8,9 km (od začiatku obce Handlová po koniec obce Handlová - časť Nová Lehota). Obyvatelia nehnuteľností (formy IBV a HBV), bezprostredne susediaci s telesom štátnej cesty I/9 sú každodenne zaťažení nadmernou hladinou hluku a zvýšeným obsahom emisii.
Na strane 86 u cesty I/9 bol doplnený odsek: "Problematické je okrem nedostatočnej kapacity aj vedenie cez zastavané územie obcí Dolné Vestenice, Chrenovec-Brusno, Jalovec, Ráztočno a mesta Handlová. Predovšetkým vedenie priamo cez stred mesta Handlová (približne 17 000 obyvateľov) je veľmi problematické z kapacitného aj bezpečnostného hľadiska. Z dôvodu vysokých intenzít na ceste I/9 je problém s napojením dopravy zo sídlisk Morovnianska cesta a Mostná. Ďalším problémom je nedostatočné napojenie priemyselnej zóny v západnej časti mesta na cestu I/9, čo vedie k prejazdu ťažkých nákladných vozidiel cez centrálnu mestskú zónu."

2. v časti 1-9 doplniť:
Vzhľadom k medziročnému nárastu intenzity tranzitnej dopravy, mesto Handlová zaznamenáva zhoršenú a veľmi kritickú situáciu v súvislosti s dopravnou obslužnosťou a napojenosťou najväčších sídlisk mesta Handlová na štátnu cestu I/9. Jedná sa o sídlisko Morovnianska cesta (cca 5 500 obyvateľov) a sídlisko Mostná (cca 1800 obyvateľov) v križovatke napojenia predmetných mestských komunikácii na štátnu cestu č. I/9 - ulica Prievidzská.
Na strane 86 u cesty I/9 bol doplnený odsek: "Problematické je okrem nedostatočnej kapacity aj vedenie cez zastavané územie obcí Dolné Vestenice, Chrenovec-Brusno, Jalovec, Ráztočno a mesta Handlová. Predovšetkým vedenie priamo cez stred mesta Handlová

(približne 17 000 obyvateľov) je veľmi problematické z kapacitného aj bezpečnostného hľadiska. Z dôvodu vysokých intenzít na ceste I/9 je problém s napojením dopravy zo sídlisk Morovnianska cesta a Mostná. Ďalším problémom je nedostatočné napojenie priemyselnej zóny v západnej časti mesta na cestu I/9, čo vedie k prejazdu ťažkých nákladných vozidiel cez centrálnu mestskú zónu."

3. v časti 1-9 doplniť:
V meste Handlová chýba účelové prepojenie štátnej cesty č. I/9 na existujúcu priemyselnú zónu mesta (Hornonitrianske bane a.s., Agro-Rybia farma, Alusolid, mestská skládka komunálneho odpadu spoločnosti Hater-Handlová). Akákoľvek doprava, či už osobná alebo nákladná prechádza jadrom mesta a centrálnou mestskou zónou, ktorých cestné komunikácie nezodpovedajú technickým ani stavebným požiadavkám na ťažkú dopravu.
Na strane 86 u cesty I/9 bol doplnený odsek: "Problematické je okrem nedostatočnej kapacity aj vedenie cez zastavané územie obcí Dolné Vestenice, Chrenovec-Brusno, Jalovec, Ráztočno a mesta Handlová. Predovšetkým vedenie priamo cez stred mesta Handlová (približne 17 000 obyvateľov) je veľmi problematické z kapacitného aj bezpečnostného hľadiska. Z dôvodu vysokých intenzít na ceste I/9 je problém s napojením dopravy zo sídlisk Morovnianska cesta a Mostná. Ďalším problémom je nedostatočné napojenie priemyselnej zóny v západnej časti mesta na cestu I/9, čo vedie k prejazdu ťažkých nákladných vozidiel cez centrálnu mestskú zónu."

4. v časti 1-9 doplniť:
Dokončenie rýchlostnej komunikácie R2 na úseku Nováky-Žiar n/H je pre mesto Handlová zásadným riešením kritickej dopravnej situácie s predpokladom odklonu tranzitnej dopravy mimo centrum mesta so všetkými sprievodnými negatívnymi vplyvmi tejto dopravy.
Na konci odseku venovanom ceste I/9 bola veta upravená nasledovne: "Tým dôjde k upokojeniu dopravy na prejazdoch obcami a najmä mestom Handlová, a preto je z pohľadu bezpečnosti dopravy a záťaže obyvateľov tento úsek tiež zásadný."

5. *Otázka: Ako prebiehalo meranie emisií z cestnej premávky v meste Handlová?*
Meteorologická stanica SHMÚ sa nachádza cca 260 m vzdušnou čiarou od hlavnej cesty č. I/9 (ulica Prievidzská) a zhruba 35 m nad úrovňou vozovky č. I/9. Vzhľadom k takémuto umiestneniu stanice od zdroja emisií predpokladáme väčšie rozptylové možnosti a domnievame sa, že dochádza k nepresnostiam a mylným vyhodnoteniam stavu emisií v meste Handlová.
V rámci prác na PUM TSK neprebehlo meranie kvality ovzdušia.
Pre účely uvedeného strategického dokumentu bolo spracované Modelovanie emisií z cestnej dopravy v súčasnom stave (Analytická časť) a Modelovanie emisií z cestnej dopravy vo výhľadových horizontoch riešených v PUM (Návrhová časť). Súčasťou vyššie uvedených štúdií bolo vyhodnotenie veľkosti expozície ľudskej populácie zistenými emisiami z cestnej dopravy. Zistené emisné toky z cestnej dopravy nie je možné porovnávať s platnými imisnými limitmi a slúži len pre zistenie problémových lokalít (Analytická časť) a pre porovnanie jednotlivých posudzovaných horizontov (Návrhová časť).

6. doplniť:
V čase nepriaznivých, zimných poveternostných podmienok (sneh, poľadovica a pod.) dochádza každoročne v úseku cesty č. I/9 Handlová (ulica Žiarska) - Horný koniec - Dérerov mlyn ku kritickým situáciám v doprave, najmä v súvislosti s nákladnou a kamiónovou dopravou. V tomto úseku sa tvoria zápchy a kolóny najmä

v smere Handlová - Žiar nad Hronom. Vzhľadom k výškovému prevýšeniu Handlová (419 m n. m.) - Nová Lehota (599 m n. m.) - Dérerov mlyn (404 m n. m.) 180 m -190 m navrhujeme tento úsek štátnej cesty I/9 zaradiť ako úsek kriticky s režimom horského prechodu a s primeraným režimom zimnej údržby.
Nad podrobnosť PUM.

7. doplniť:
V predmetnom úseku I/9 Handlová - Dérerov mlyn navrhujeme doplniť návrh vybudovania biokoridorov pre divú zver, rovnako aj v blízkosti Handlovského rybníka.
V úseku cesty I/9 Handlová - Dérerov mlyn je podľa Územného plánu veľkého územného celku TSK (4/1998) vrátane jeho aktualizácií: Zmeny a doplnky ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja č. 3/2018 vymedzený biokoridor regionálneho významu. Jedná sa o biokoridor existujúci. Zásobník projektov PUM TSK navrhuje stavbu č. 42 "Rýchlostná cesta R2 Nováky - Žiar nad Hronom", ktorá tento biokoridor kríži. Na úrovni projektu uvedenej stavby bude nutné riešiť adekvátny migračný objekt, ktorý zaistí priechodnosť daného územia pre živočíchy. Priechodnosť územia v lokalite Handlovského rybníka v prípade realizácie stavby č. 42 "Rýchlostná cesta R2 Nováky - Žiar nad Hronom" bude nutné posúdiť v ďalších stupňoch projektových príprav.

Q. <u>Žilinský samosprávny kraj</u>

č. 05059/2020/ORR-6 zo dňa 23.7.2020
Žilinský samosprávny kraj (ŽSK) ako susedný kraj Trenčianskeho samosprávneho kraja, v súčasnosti obstaráva pre územie Žilinského kraja strategický dopravno – plánovací dokument obdobného charakteru, a to Stratégiu udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja (ďalej aj SURDM ŽSK).
ŽSK ako dotknutý orgán v zmysle zákona po preštudovaní predloženej správy o hodnotení strategického dokumentu a návrhu predloženého strategického dokumentu konštatuje (z hľadiska riešenia spoločnej, priamo nadväzujúcej dopravnej infraštruktúry oboch samosprávnych krajov) závažne rozdielne výstupy PUM TNSK a SURDM ŽSK v riešení trasovania rýchlostnej cesty R3 v úseku Horná Štubňa – Ráztočno a modernizácii cesty II/519 a jej preradení medzi cesty I. triedy.
Uvedené rozpory v návrhoch strategických dokumentoch samosprávnych krajov je potrebné zosúladiť. Zároveň si dovoľujeme si upozorniť, že s modernizáciou cesty II/519 a jej prekategorizovaním medzi cesty I. triedy je uvažované v záväzných častiach územných plánov regionálnej a celoštátnej úrovne:
• v Územnom pláne veľkého územného celku Žilinského kraja v platnom znení,
• v Územnom pláne Veľkého územného celku Trenčianskeho kraja v platnom znení,
• v Koncepcii územného rozvoja Slovenska 2001 v platnom znení.
Komentár: Pripomienku je potrebné zapracovať do PUM TSK

R. <u>Verejnosť</u>

R.1

zo dňa 7. 6. 2020

Koncepčný výhľadový návrh cyklotrás v okrese Prievidza je absolútne nedostatočný. Predovšetkým výhľadová cyklotrasa v údolí rieky Nitrica (od mesta Nováky v smere na Nitrianske Rudno, Valaskú Belú a Ilavu) nereflektuje reálny dopyt po rozvíjajúcej sa cyklistickej doprave v regióne. S cieľom znižovania emisií a individuálne automobilovej dopravy by malo byť celé územie pozostávajúce z obcí Diviacka Nová Ves, Diviaky nad Nitricou, Nitrianske Rudno, Rudnianska Lehota, Liešťany, Nevidza, Temeš, Čavoj,

Valaská Belá a Gápel napojené na okresné mesto Prievidzu. Z toho dôvodu žiadam doplniť navrhovanú cyklotrasu o nasledovné výhľadové cyklotrasy segregované od cestnej dopravy:

- Nitrianske Rudno - Šútovce - Bojnice - Prievidza

- Valaská Belá (Gápel) - Chvojnica - Prievidza (Bojnice)

- okolo vodnej nádrže Nitrianske Rudno.

Uvedené cyklotrasy navrhnuté v súlade s platnou legislatívou (napr. TP 085 z roku 2019, STN 73 6101, STN 73 6110) by výrazne zvýšili cyklomobilitu celého územia a znížili produkované množstvo emisií a skleníkových plynov produkovaných osobnými automobilmi. Zároveň by sa posilnil cestovný ruch a prepojenosť turistických regiónov Bojnice a Nitrianskej Rudno.

▒ V tabuľke zásobník projektov je doplnená položka Doplňovanie nadväzujúcich mestských /obecných / miestnych cyklistických trás na nosné cyklotrasy, ktorá danú problematiku rieši. To znamená napríklad napojenie Chvojna na nosnú cyklotrasu vedúcu po hrádzi rieky Nitra. Obecne v PUM TSK navrhujem iba nosné cyklotrasy (tzn. prepojenie kľúčových miest v danej lokalite), na základe dohody s objednávateľom dokumentácie – TSK.
PUM TSK navrhuje primárne cyklotrasy, ktoré sú určené pre každodennú jazdu do práce, do školy a za nákupmi. Cyklotrasy by preto mali byť čo najkratším spojením medzi kľúčovými mestami a súčasne by mali byť navrhnuté priaznivým, nie príliš obťažným terénom – preto bola zvolená poloha v údolí riek. Navrhnuté cyklotrasy sú prvotným nadškrtnutím kade by cyklotrasy mali viesť a je možné ich v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie modifikovať podľa potreby miestnych obyvateľov.
Jazda na bicykli ako spôsob dopravy je obmedzená vzdialenosťou, ktorou je priemerne fyzicky zdatný človek schopný každý deň zvládnuť. V tomto kontexte potreba oddeľovať cyklistiku ako šport a rekreáciu, od spôsobu dopravy. Preto napríklad vhodnejšie návrh cyklotrasy Valaská Belá - Chvojnica - Prievidza je nad rámec detailu tohto dokumentu. Z pohľadu cyklodopravy sa pre prevažnú väčšinu obyvateľov jedná o veľmi dlhú trasu na každodenné dochádzanie tam aj späť.

R.2

zo dňa 19. 6. 2020
Q.2.1
PUM TSK- V. Návrhová časť, Príloha la -Zásobník projektov - Celkový návrh opatrení je na pozícii 18 rýchlostná cesta R3 Horná Štubňa -Ráztočno (scenár -BAU2030) absolútne mimo reality. Daný úsek ešte nemá spracovanú EIA a odhadované intenzity dopravy na tomto úseku sa môžu blížiť max. 4 000 vozidiel za 24 hod.
Naopak na pozícii 40 Rýchlostná cesta R2 Dolné Vestenice - Nováky (scenár BAU2040) a Pozícia 41 Rýchlostná cesta R2 Pravotice - Dolné Vestenice (scenár BAU2040) sú projekty, ktoré už majú vydané právoplatné územné rozhodnutie (samozrejme sa bude vylepšovať). Intenzity dopravy sú na týchto úsekoch minimálne o 50-70% vyššie ako na už uvedenom budúcom úseku R3. Dovoľujem si poznamenať, že úsek Dolné Vestenice - Nováky má intenzity dopravy veľmi blízke už budovaným úsekom R2 Kriváň-Mýtna-Tomášovce.
Z môjho pohľadu je nepochopiteľné (nechcem použiť výraz neprofesionálne), zaradenie budovania úsekov rýchlostnej cesty R2 Dolné Vestenice - Nováky a R2 Pravotice -Dolné Vestenice až do zásobníku projektov - BAU 2040.

▒ Scenáre jednotlivých projektov rýchlostných ciest boli viackrát upracované na základe „Akčného plánu transformácie uhoľného regiónu Horná Nitra“ a po pracovných stretnutiach so zástupcami TSK. Väčšinou sa jedná o kompromis medzi reálnosťou a politickým očakávaním. Zariadenie do konkrétneho horizontu neznamená, že stavba nemôže byť realizovaná skôr, alebo neskôr, ako je uvedené – záleží od veľkého počtu okolností, ktoré nie

je možné v túto chvíľu predpovedať. Termíny bude nutné pravidelne aktualizovať. Rovnako je potrebná aktualizácia Akčného plánu, ktorá by mala byť realizovaná do cca 2 rokov.

Preto žiadam prehodnotenie poradia dôležitosti Príloha 1a -Zásobník projektov. A to sa ešte pozastavujem nad tým, že ak to naozaj mieni zostavovateľ ponechať v terajšej podobe, prečo potom pozabudol na taký detail ako je celková rekonštrukcia cesty I/9 v úseku Bánovce nad Bebravou - Nováky. Veď všetci dobre viem, že tento úsek svojimi štrkovými parametrami dnes už nezodpovedá ceste I. triedy. Teleso tejto komunikácie bolo budované v 40-tych rokoch minulého storočia. Zásobník projektov o tomto úseku ticho mlčí..... Poprosil by som o vysvetlenie, kedy bude naplánovaná celková rekonštrukcia tohto úseku cesty na potrebné šírkové parametre cesty I. triedy európskeho významu!

Rekonštrukcia cesty I/9 medzi Handlovou a hranicou kraja bola doplnená k popisu projektu: „Rekonštrukcia a modernizácia komunikácií v súvislosti s transformáciou uhoľného regiónu horná Nitra“.

Q.2.2

Navrhujem naplánovať v dokumente kvalitné cyklistické prepojenie oblasti Dolnovestenického údolia (obce D. Vestenice, H.Vestenice, Nitrica, Nitrianske Sučany) k priemyselnej aglomerácii Nováky - Zemianske Kostoľany. Cyklocesta je možná po hrádzi rieky Nitrica k mostu pri N.Sučanoch a potom v súbehu s budúcou R2 a terajšou cestou I/9 smerom k Novákom.

V dokumente je prepojenie údolia riek Nitrica a Nitra cyklotrasou označenou ako úsek 144, ale z pohľadu kilometrickej a časovej dostupnosti je tento úsek nevýhodne umiestnený a preto navrhujeme Jeho západnejšie vedenie, pre nás obyvateľov Vestenickej doliny logická požiadavka. Obmedzenie vzdialenostnej dostupnosti je viditeľné aj z grafov v posudzovanom materiály- Smer D. Vestenice a teda aj obce N.Sučany, Nitrica, Horné a Dolné Vestenice je neobslúžený v rozumnom čase. Pritom technicky cez Brezinu sa do tohto územia dá dostať za cca 20 min., ale má to háčik, len po frekventovanej ceste I/9! Mapa to vystihuje:

Myslím si, že aj obyvatelia Vestenickej doliny majú právo na kvalitnú cyklistickú komunikáciu do prirodzeného priemyselného centra t.j. Nováky- Prievidza v údolí rieky Nitra. Táto požiadavka nadobúda aktuálnosť aj s rozvojom elektrobicyklov a celkovo cykloturistiky a možnej ekologickej dopravy do a zo zamestnania.

V tabuľke zásobník projektov je doplnená položka Doplňovanie nadväzujúcich mestských /obecných / miestnych cyklistických trás na nosné cyklotrasy, ktorá danú problematiku rieši, to znamená napríklad napojenie H. Vestenice na nosnú cyklotrasu vedúcu po hrádzi rieky Nitrica. Obecne v PUM TSK navrhujem iba nosné cyklotrasy, na základe dohody s objednávateľom dokumentácie – TSK. Navrhnuté cyklotrasy sú prvotným nadškrtnutím kade by cyklotrasy mali viesť a je možné ich v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie modifikovať podľa potreby miestnych obyvateľov.

Vyhodnotenie pripomienok zo stanovísk

Stanoviská zaslalo 19 subjektov - z toho dvaja zástupcovia verejnosti.

Takmer polovica pripomienok sa týkala samotného PUM TSK, nie správy o hodnotení. Všetky oprávnené pripomienky a požiadavky budú zapracované do záverečného stanoviska, do časti Odporúčania na prepracovanie, resp. dopracovanie.

III.7. Verejné prerokovanie a jeho závery

Verejné prerokovanie správy o hodnotení vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie a návrhu strategického dokumentu sa uskutočnilo dňa 15.7.2020 v čase 15:00-17:00. v priestoroch kongresovej sály administratívnej budovy TSK v Trenčíne.

Pán Hladký zahájil verejné prerokovanie podľa zákona o posudzovaní vplyvov, o posudzovaní vplyvov na životné prostredie

Pán Kyp predstavil prezentáciu PUM (Návrhovej časti), pán Ládyš predstavil dokumentáciu SEA podľa zákonných požiadaviek.

Celková implementácia koncepcie PUM bude mať pozitívny vplyv na verejné zdravie. Prípadné negatívne vplyvy budú eliminované na projektovej úrovni.

V rámci prerokovania strategického dokumentu prebehla diskusia na tému Horná Nitra, Veľké Chlievany, Nitrica, Horné a Dolné Vestenice a cyklotrasy.

Verejnosť a dotknuté organizácie boli oboznámené s možnosťou vyjadriť sa k danej problematike do doby 10 dní. Pripomienky boli adresované Okresnému úradu Trenčín do 25.7.2020.

Podľa prezenčnej listiny sa verejného prerokovania zúčastnilo 31 osôb, z verejného prerokovania bol vyhotovený zápis. Stanoviská zúčastnených neboli predložené, je možné konštatovať, že verejné pripomienkovanie k strategického dokumentu bolo ukončené bez zápisu zásadných pripomienok.

IV. Celkové hodnotenie vplyvov strategického dokumentu

Celkové vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na dotknuté územie boli komplexne zdokumentované a vyhodnotené na základe podrobného prehodnotenia všetkých predložených podkladových materiálov, názorov a vyjadrení zainteresovaných strán.

Celkový vplyv Strategického dokumentu na životné prostredie sa v rôznych časových horizontoch prejaví minimálnym nárastom negatívnych vplyvov na životné prostredie a celkovo pozitívnym vplyvom na životné prostredie, ktorého dôsledkom bude zlepšenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov.

Spracovateľ správy o hodnotení zvolil komplexné tabuľkové hodnotenie vplyvov na životné prostredie, na celkovo 123 stranách, podľa stupnice hodnotenia významnosti vplyvov. Vykonané tabuľkové hodnotenie Návrhovej časti PUM TSK je vykonané na úrovni špecifických cieľov a ich relevantných opatrení, ktoré sú uvedené v zásobníku projektov PUM TSK. ich vyhodnotenie je vykonané pre jednotlivé zložky životného prostredia a verejného zdravia podľa nižšie uvedenej stupnice hodnotenia.

Tabuľka Stupnica hodnotenia významnosti ovplyvnenia zložiek životného prostredia a verejného zdravie

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

-1	Potenciálne mierne negatívny vplyv	Špecifický cieľ má potenciálne mierne negatívny vplyv na definovanú zložku životného prostredia/verejného zdravie
-2	Potenciálne významne negatívny vplyv	Špecifický cieľ má potenciálne významne negatívny vplyv na definovanú zložku životného prostredia/verejného zdravie

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

Je zrejmé, 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 z kap. V. posudzovanej správy o hodnotení.

IV.1. **Vplyvy na zložky životného prostredia**

Vplyvy na ovzdušie

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_{10} a územie obcí Bystričany, Zemianske Kostoľany, Kamenec pod Vtáčnikom, Čereňany a mesta Nováky so znečisťujúcou látkou PM_{10}.

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 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.

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_{10}. 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_{10}) a územie mesta Trenčín (znečisťujúca látka PM_{10}).

Vplyvy na hlukovú záťaž a vibrácie

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 podložím. Pociťované sú predovšetkým v bezprostrednej blízkosti dopravnej záťaže. Dlhodobá expozícia však môže vyvolať trvalé poškodenie zdravia vrátane patologických zmien centrálneho nervového systému.

Vplyvy na obyvateľstvo/verejné zdravie

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.
Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie) môže lokálne dôjsť ku zhoršeniu podmienok pre určité skupiny obyvateľov.
Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv.

Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na verejné zdravie obyvateľov je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.

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 nežiaduce klimatické zmeny.

Vplyvy na podzemné a povrchové vody

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 výhybiek 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

Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle záberu poľnohospodárskej pôdy, lesných pozemkov 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 riešenie 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 infraštruktúry.
Vždy rovnako existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby infraštruktúry), ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv.

Vplyv na Horninové prostredie

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.

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. 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 možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.

Vplyvy na faunu, flóru

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. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.)

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).
Pre fázu prevádzky je príslušné dopravné líniové stavby nutné vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi v mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál križených biokoridorov. Ochranu veľkých cicavcov pred stretmi s vozidlami na kapacitných komunikáciách (diaľnice, rýchlostné cesty) je možné ochrániť realizáciou oplotení.

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.

Vplyvy na krajinu

V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza obecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosiľuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácia krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priepustnosť krajiny pre živočíchy (i pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácií územia a často krát 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 sa však jedná prevažne o líniové stavby na periférií zastavaných oblastí, kde dopad v podobe fragmentácia krajiny nebýva tak významný ako pri výstavbe vo voľnej krajine.

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.
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 bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na krajinu.

Vplyvy na produkciu odpadov
Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej 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 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 komunikácií, s ktorými bude rovnako nakladané v súlade sa 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.
Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.

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 centrálneho tepelného zdroja MBP.

IV.2. **Vplyvy na Chránené územia**
Možným rizikom 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 zaústeným 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.
Všetky zámery realizované na chránených územiach či v ich bezprostrednej blízkosti bude nutné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany 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.
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.
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.

Schvaľovaniu budú podliehať nielen chránené územia sústavy NATURA 2000, ale aj ostatná krajina v súvislosti s vplyvmi na národnú sieť chránených území, na chránené územia vyhlásené podľa osobitných predpisov, na chránené územia vyhlásené podľa medzinárodných dohovorov a na prvky územného systému ekologickej stability, napríklad podľa zákona o ochrane prírody a krajiny, vodného zákona, zákona o lesoch, banského zákona a podobne.

IV.3. **Vplyvy na zdravie obyvateľstva**

Zvýšenie podielu bezpečnej pešej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy bude mať potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, zároveň by malo mať pozitívny vplyv z hľadiska zníženia dopravných nehôd, teda priamy potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov.
Rovnako aj zvyšovanie kvality verejného priestoru, zvýšenie využitia pešej a cyklistickej dopravy bude mať pozitívny vplyv na duševné zdravie obyvateľov v dôsledku zvýšenia kvality života a nárastu pocitu pohody.

Kvalitnejšie trate a koridory môžu prispieť ku zníženiu hlučnosti a negatívnych účinkov vibrácií v blízkosti chránenej zástavby. Potenciálne zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy (vďaka ich optimalizácií a integrácií) 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.

Doprava na území SR sa významnou mierou podieľa na znečisťovaní ovzdušia. Významný je jej podiel na emisiách NO_x, 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 plynoch vozidiel sa emitujú oxidy dusíka, tuhé častice (PM_{10} a $PM_{2,5}$), PAH (benzo[á]pyrén), oxidy síry, oxid uhoľnatý a rôzne ťažké kovy, napríklad kadmium, olovo a ortuť. Vypočítané emisné hustoty v štúdii 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.

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.

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.

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 nežiaduce klimatické zmeny.

Konkrétne aktivity zo zásobníka projektov ktoré by mohli mať nejaký dopad na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia, budú musieť prejsť procesom posudzovania vplyvov činností na životné prostredie, pokiaľ to vyplýva zo zákona 24/2006 Z.z. v aktuálnom znení a jeho prílohy č. 8.

IV.4. **Pravdepodobne významné cezhraničné vplyvy**

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.

IV.5. **Hodnotenie jednotlivých opatrení**

Hodnotenie strategického dokumentu z hľadiska vplyvov na životné prostredie a verejné zdravie 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. Správy o hodnotení strategického dokumentu. Celkovo možno konštatovať, že z hľadiska vplyvu na životné prostredie je 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 o posudzovaní vplyvov identifikované potenciálne cezhraničné vplyvy na susedné štáty, bude postupované v súlade ustanovením § 40 uvedeného zákona.

V. Celkové hodnotenie vplyvov strategického dokumentu na navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu alebo európsku sústavu chránených území (NATURA 2000)

Územia NATURA 2000

Sústava chránených území **NATURA 2000** je celistvá európska sústava území, ktorá má zabezpečiť ochranu najvzácnejších a najviac ohrozených druhov voľne rastúcich rastlín, voľne žijúcich živočíchov a prírodných biotopov vyskytujúcich sa na území štátov Európskej únie a prostredníctvom ochrany týchto druhov a biotopov zabezpečiť zachovanie biologickej rôznorodosti v celej Európskej únii.

V Správe o hodnotení strategického dokumentu sú v kapitole III.2.1 popísané jednotlivé územia, ktoré sú súčasťou chránených území členských krajín Európskej únie – NATURA 2000, a to chránené vtáčie územia (CHVÚ) a územia európskeho významu (ÚEV).

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.

Územia európskeho významu

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

Možné zásahy (predovšetkým pri trasovaní nových dopravných stavieb) do osobitne chránených území a lokalít sústavy NATURA 2000 sú potencionálnymi vplyvmi navrhovaného strategického dokumentu.

Pri realizácii jednotlivých investičných projektov zo zásobníka bude nutné rešpektovať územia NATURA 2000. Pokiaľ vplyvy na tieto územia nebude možné úplne eliminovať, bude potrebné vyberať taký variant, ktorý bude mať najmenší možný vplyv.

V nasledujúcich odsekoch 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 stanovíšť ÚEV môže znamenať fázu výstavby, predovšetkým pohyb staveniskovej techniky. Obdobné hodnotenie bolo použité pre stavbu TIOP Kostolná-Zárieče, 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 Javornícky 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 území 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.

VI. Závery

VI.1. Výsledok procesu posudzovania

Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu v súlade s ustanoveniami zákona o posudzovaní vplyvov, pri ktorom sa zvážil význam očakávaných vplyvov na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, so zameraním najmä na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi na národnej a regionálnej úrovni, úroveň spracovania oznámenia, určený rozsah hodnotenia, úroveň spracovaní správy o hodnotení, výsledok verejného prerokovania, stanovísk a konzultácií počas celého priebehu procesu posudzovania a za súčasného stavu poznania, Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja

o d p o r ú č a

schválenie strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja“ v znení, v ktorom bol predložený na Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie a na základe, ktorého bola vypracovaná Správa o hodnotení. Pri ďalšom schvaľovaní je potrebné zohľadniť opatrenia uvedené v podkapitole VI.3. Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu.

Pokiaľ konkrétne projekty uvedené v strategickom dokumente budú spĺňať kritériá pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní vplyvov, bude potrebné vykonať posúdenie vplyvov na životné prostredie podľa tohto zákona pred ich povolením podľa osobitných predpisov.

VI.2. **Odporúčaný variant**

Okrem nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument neprijal) je strategický dokument navrhovaný v dvoch realizačných variantoch - naivný a maximalistický.

Keďže sa uvedené varianty líšia len v rokoch predpokladanej realizácie vo vzťahu k naplneniu jednotlivých stavieb, resp. opatrení zo zásobníka projektov a nejedná sa o varianty jednotlivých projektov ani o varianty koncepcie ako celku nie je možné hovoriť o variantnom posúdení strategického dokumentu ako takom. Samotná správa o hodnotení neprináša informáciu o výbere najlepšieho variantu.

Z kontextu SOH je ale zrejmý pozitívny vplyv realizovania PUM TSK a preto je z pohľadu variantnosti naivný ako aj maximalistický variant hodnotený ako lepší oproti nulovému variantu.

Konkrétne vyhodnotenie variantnosti je možné nájsť pri štúdiách modelovania úrovne emisií a modelovanie hladín hluku. Pri ostatných zložkách životného prostredia je určenie variantnosti nejasné.

VI.3. **Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu**

V súvislosti s prijímaním a schvaľovaním PUM TSK odporúčame dopracovať upraviť alebo doplniť predmetný návrh strategického dokumentu o relevantné požiadavky a pripomienky, vyplývajúce zo stanovísk, ktoré boli vznesené dotknutými orgánmi, obcami a verejnosťou v procese posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie. Nakoľko správa o hodnotení strategického dokumentu predstavuje finálny dokument, ktorý nie je ďalej upravovaný a prerokovávaný, pripomienky v procese posudzovania strategického dokumentu môže obstarávateľ využiť v jednotlivých projektoch navrhovaných v PUM TSK a v samostatných procesoch EIA.

Formálne pripomienky:

- *Odporúčame text upraviť v súlade s pravidlami slovenského pravopisu*
- *Žiadame opraviť názov rezortného orgánu na Ministerstvo dopravy a výstavby SR*
- *V kapitole III. 4. 1. Hlavné environmentálne a zdravotné problémy súvisiace s PUM TSK podľa jednotlivých zložiek ŽP, v časti Vplyvy na pôdu uviesť v súvislosti so zábermi poľnohospodárskej pôdy povinnosť vykonať bilanciu skrývky humusovej vrstvy poľnohospodárskej pôdy - podľa vyhlášky 508/2004 Z. z. Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, ktorou sa vykonáva § 27 zákona č. 220/2004 Z. z. a podľa Metodického usmernenia č. 2341/2006-910 Ministerstva pôdohospodárstva Slovenskej republiky, ktoré je uvedené na stránke Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky https://www.mpsr.sk/metodicke-usmernenie-na-zabezpecenie-ucelneho-vyuzitia-skryvkv-humusoveho-horizontu-polnohospodarskei-pody-pri-iei-pouziti-pre-nepolnohospodarske-ucely-na-spracovanie-dokumentacie-bilancie-skryvky/197—912/.*
- *V úvode do ZOZNAMU NAJDÔLEŽITEJŠÍCH SKRATIEK doplniť aj ďalšie nachádzajúce sa v následnom texte, napríklad: TK, VHD*
- *Kapitola X. INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI (AK TO CHARAKTER A ROZSAH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU UMOŽŇUJE) Ekonomická náročnosť stavieb zo zásobníka projektov pre roky 2030, 2040 a 2050*
  • opraviť v položke 8 text: Lednické Rovne sú obec nie mesto
  • nahradiť v položkách 4, 47, 67, 68, 69 českú predložku „u" slovenskou „pri"

• uvedené obdobne platí aj pre Príloha č.1c - Zásobník projektov - tvrdé opatrenia a texty v legendách grafickej časti dokumentácie

- *zákon č. 135/1961 Z. z. nepozná pojem „rýchlostná komunikácia", v slovenských podmienkach je zaužívaný pojem „rýchlostná cesta";*

Na základe pripomienok dotknutých orgánov a obcí je potrebné Návrh strategického dokumentu upraviť nasledovne (*číslovanie pripomienok vychádza z kapitoly III.6*):

A. Ministerstvo dopravy Slovenskej Republiky

- *na strane 282 v tabuľke „Ekonomická náročnosť stavieb zo zásobníka projektov pre roky 2030, 2040 a 2050" je uvedená potreba finančných nákladov pre verejné prístavy a dostavbu Vážskej vodnej cesty na rok 2050, pričom ods. 19 Nariadenia 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 hovorí, že v záujme toho, aby sa základná sieť TEN-T, ktorej je Vážska vodná cesta súčasťou, vytvorila koordinovane a včas, dotknuté členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa prijali vhodné opatrenia na dokončenie projektov spoločného záujmu do roku 2030. Z uvedeného vyplýva, že dobudovanie Vážskej vodnej cesty by malo byť ukončené do roku 2030, t. j. uvedené náklady na projekty vodnej dopravy navrhujeme presunúť do roku 2030;*

Úprava Návrhovej časti PUM TSK,

- *vo všetkých prípadoch stavieb pozemných komunikácií treba uviesť, že ide o indikatívne termíny uvedenia do prevádzky - uviesť poznámku „Skutočné termíny realizácie budú stanovené na základe postupu majetkovoprávneho usporiadania pozemkov a v závislosti od vydania potrebných právoplatných rozhodnutí a povolení, potvrdení ekonomickej efektívnosti investície, a taktiež po zohľadnení možností zabezpečenia finančných prostriedkov, potrebných na realizáciu stavby.";*

Úprava Návrhovej časti PUM TSK,

- *neuvádzať stavebné kategórie pozemných komunikácií, resp. počty pruhov, je možné považovať ich len za indikatívne;*

Úprava Návrhovej časti PUM TSK,

- *str. 95 - 96 + prílohy - projekty „Preložka cesty I/64 v úseku Nováky - hranica kraja v celej dĺžke (2030)" a „Preložka cesty II/579 mimo obce Hradište so zaústením do novej MUK na rýchlostnej ceste R2 (2050)" sú nekompatibilné s projektami R2 a R8, nie je reálne, aby došlo k realizácii 2 paralelných komunikácii v rovnakom koridore, navzájom sa vylučujú;*

Úprava Návrhovej časti PUM TSK,

- *str. 96 + prílohy - požadujeme vypustiť zo zoznamu projektov preložiek ciest I. triedy akciu „Preložka cesty I/61 v Trenčíne (2030)"; str. 96 + prílohy - SSC ani ministerstvo neuvažujú so stavbami „Obchvat mesta Dubnica nad Váhom na ceste I/61 (2040)", či „Preložka cesty I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom (2050)";*

Úprava Návrhovej časti PUM TSK,

- *v prípade projektov výstavby a modernizácie železničnej infraštruktúry by bola vhodná priorizácia stavieb v spolupráci MDV SR a ŽSR, kde sa navrhnú kľúčové projekty, ktoré by bolo potrebné realizovať v najbližšom období;*

- *v prípade železničnej osobnej dopravy by bolo potrebné (vzhľadom na veľký počet navrhovaných tratí a limitované finančné možnosti) v kooperácií s MDV SR, Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. a ŽSR stanoviť kľúčové trate, na ktorých by mohla byť obnovená pravidelná doprava;*
- *VRT - budovanie vysokorýchlostných tratí je strategickým zámerom rezortu dopravy, zatiaľ však prebiehajú rokovania ohľadom trasovania a hraničných prechodov VRT, výstupy z týchto stretnutí budú slúžiť ako podklad pre vypracovanie štúdie realizovateľnosti za SK úsek;*
- *rešpektovať a prihliadať na stanovisko ŽSR;*
- *str. 248 - 249 - požadujeme vypustiť informáciu o možnosti „zavedenie mýtneho systému v určitých oblastiach" a „obmedzenie nákladnej dopravy je možné podporovať zatraktívnením hlavných dopravných trás napr. znížením poplatkov za ich užívanie, príp. ich odstránením";*
- *kapitola X, str. 277 - zásadne nesúhlasíme s uvedením SSC ako investora a zodpovedný subjekt najmä k projektu „Preložka cesty I/61 v Trenčíne" či „Obchvat mesta Dubnica nad Váhom na ceste I/61", či „Preložka cesty I/61 v úseku Opatová - Dubnica nad Váhom".*

▒ Úprava Návrhovej časti PUM TSK,

B. Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, Sekcia rozvoja vidieka a priamych platieb

- *pri plánovaní cyklotrás rešpektovať skutočnosť, že existujúca lesná dopravná sieť je vybudovaná na účel zabezpečenia hospodárenia v lesoch a nie na cyklotrasu a v prípade budovania nových cyklotrás dbať na to, aby sa výstavba a úprava cyklotrás realizovala v takých technických parametroch (v súlade s požiadavkami uvedenými v STN 73 6108 Lesné cesty a iné účelové komunikácie v lese), aby svojou konštrukciou zaručili nosnosť vyžadovanú pre prevádzku lesných mechanizmov na sústreďovanie, prepravovanie a uskladňovanie dreva.*

▒ Úprava Návrhovej časti PUM TSK,

D. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky

- *Hlavným nedostatkom správy o hodnotení je nejasnosť vo variantoch. Správa o hodnotení uvádza tri scenáre (nulový, naivný a maximalistický) ale nie je jasné, či to sú zároveň aj varianty, preto požadujeme vyhodnotenie vplyvov na presne špecifikované varianty.*

▒ Posudzované varianty PUM TSK v rámci jednotlivých časových horizontov sú uvedené v kap. II. 6. (str. 16) a v kap. VI. 1. Správy o hodnotení. Jedná sa o uvedené scenáre (= varianty) – nulový (Do Nothing), naivný (BAU) a maximalistický (ALL). Varianty (scenáre) PUM TSK vychádzajú zo zadávacích podmienok obstarávateľom PUM TSK – Trenčiansky samosprávny kraj. Ich detailný popis je uvedený v samotnom PUM TSK.

▒ Do Návrhovej časti PUM TSK je vhodné spodrobniť popis riešených variantov, tak aby bol zrejmý rozdiel variantných riešení. Pokiaľ platí variant = scenár, je potrebné zjednotiť terminológiu v texte.

F. Okresný úrad Trenčín, odbor výstavby a bytovej politiky

- *Pri železničnej doprave navrhujeme, okrem zámeru oživenia dopravy na trati č. 124 Trenčianska Teplá — Nemšová - Lednické Rovne, zvážiť aj prepojenie tejto trate*

(aspoň vo výhľade) smerom na železničný dopravný uzol v Púchove, čím by sa vytvorili veľké možnosti pre riešenie „ďalšej" mobility Trenčianskeho kraja.

Úprava Návrhovej časti PUM TSK,

G. Obec Nitrica

- *Zaradenie úseku od Horných Veštenie po Nitrianske Sučany ako nehodového úseku, nakoľko sa v tomto úseku vyskytujú časté dopravné a smrteľné nehody.*
- *Zaradenie projektu na zvýšenie bezpečnosti na ceste I. triedy I/9 (E572) pri obci Nitrica a okolí s výhľadom do roku 2025, riešenie odbočovacích pruhov do Nitrice, odbočovacích pruhov do Nitrianskych Sučian.*
- *Riešiť cyklotrasu po rieke Nitrica (projekt 149 - cyklotrasa po rieke Nitrica: Partizánske-Nitrianske Rudno-Valaská Belá) jednak s napojením na cyklotrasu (projekt 144 - cyklotrasa „Hava - V. Belá - Nováky") ako aj alternatívne viesť ju smerom na Nováky od miesta križovania s cestou I. triedy I/9, príp. rýchlostnou cestou R2 (za Nitrianskymi Sučanmi) popri komunikácii I/9, príp. R2 až do Novák.*
- *Zaradenie cyklotrasy po rieke Nitrica (projekt 149) aj s alternatívou na Nováky do územného plánu VÚC TK.*
- *Zaradiť výstavbu cyklotrasy (projekt 149), prípadne časti tejto cyklotrasy (mobilita od Nitrianskych Sučian do priemyselného parku Dolné Vestenice) a rýchlostnej cesty R2 do skoršieho obdobia.*

Úprava Návrhovej časti PUM TSK,

H. Obec Poriadie

- *Do návrhu strategického dokumentu - Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja - navrhuje zapracovať nasledujúcu pripomienku :*
  Na základe zákona č. 416/2001 Z. z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a na vyššie územné celky prešli na samosprávne kraje kompetencie vo vybraných oblastiach. Podľa § 7 zákona č. 302/2001 Z. z. o samospráve vyšších územných celkov (zákon o samosprávnych krajoch) obec poskytuje samosprávnemu kraju na plnenie jeho úloh údaje z evidencií, ktoré vedie. Trenčiansky samosprávny kraj vo vzťahu k miestnym samosprávam zabezpečujú okrem iného aj návrh opatrení na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na základe podnetov od občanov a miestnych samospráv. V súvislosti s prílohou č. 6 „ Indikátory" pre spoluprácu s miestnymi samosprávami absentuje v každej časti v spôsobe zisťovania zdroj pre spoluprácu s miestnymi samosprávami (obce a mestá), ktoré navrhujeme doplniť.

Úprava Návrhovej časti PUM TSK,

Q. Žilinský samosprávny kraj

- *ŽSK ako dotknutý orgán v zmysle zákona po preštudovaní predloženej správy o hodnotení strategického dokumentu a návrhu predloženého strategického dokumentu konštatuje (z hľadiska riešenia spoločnej, priamo nadväzujúcej dopravnej infraštruktúry oboch samosprávnych krajov) závažne rozdielne výstupy PUM TNSK a SURDM ŽSK v riešení trasovania rýchlostnej cesty R3 v úseku Horná Štubňa – Ráztočno a modernizácii cesty II/519 a jej preradení medzi cesty I. triedy. Uvedené rozpory v návrhoch strategických dokumentoch samosprávnych krajov je potrebné zosúladiť. Zároveň si dovoľujeme si upozorniť, že s modernizáciou cesty II/519 a jej*

prekategorizovaním medzi cesty I. triedy je uvažované v záväzných častiach územných plánov regionálnej a celoštátnej úrovne:

- *v Územnom pláne veľkého územného celku Žilinského kraja v platnom znení,*
- *v Územnom pláne Veľkého územného celku Trenčianskeho kraja v platnom znení,*
- *v Koncepcii územného rozvoja Slovenska 2001 v platnom znení.*

▒ Úprava Návrhovej časti PUM TSK

VI.4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu

Samotný proces posudzovania strategického dokumentu PUM TSK bol realizovaný v súlade s ustanoveniami druhej časti zákona o posudzovaní vplyvov. Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 14 zákona o posudzovaní vplyvov a podľa prílohy č. 6 zákona o posudzovaní vplyvov a na základe doručenia odborného posudku podľa § 13 zákona o posudzovaní vplyvov, na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení a verejného prerokovania správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu.

Predložená správa o hodnotení strategického dokumentu PUM TSK v dostatočnej miere primerane ku charakteru strategického dokumentu identifikuje a popisuje predpokladané vplyvy na životné prostredie vo vzťahu k jednotlivých opatreniam pre každý špecifický cieľ.

Pri komplexnom zhodnotení analyzovaných vplyvov na stav životného prostredia a zdravie obyvateľstva, pri realizovaní navrhovaných opatrení neboli zistené žiadne skutočnosti, ktoré by závažným stavom narušovali životné prostredie, alebo ohrozovali zdravie obyvateľstva. V niektorých oblastiach možno očakávať zlepšenie oproti súčasnému stavu.

Pri hodnotení podkladov a vypracovaní záverečného stanoviska bol dodržaný zákonný postup. Odporučenie schválenia navrhovaného strategického dokumentu možno odôvodniť výrazným prevýšením opatrení, ktorých očakávané vplyvy (priame i nepriame) budú pozitívne. Z hľadiska synergických a kumulatívnych vplyvov prevažujú očakávané pozitívne vplyvy nad vplyvmi negatívnymi.

Eliminácia, prípadne minimalizácia potenciálnych negatívnych environmentálnych vplyvov je v prípade realizácie jednotlivých činností podmienkou realizácie preventívnych opatrení a monitoringu v polohe jednotlivých projektov podľa zákona o posudzovaní vplyvov.

Opodstatnené pripomienky boli zapracované do odporúčaní na prepracovanie, dopracovanie a úpravu návrhu strategického dokumentu. Jednotlivé projekty u ktorých sa očakáva vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia, budú podliehať hodnoteniu v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov a povoľovaciemu procesu v zmysle príslušnej platnej legislatívy.

VI.5. Návrh monitoringu

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 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 obecne 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_{10}, $PM_{2,5}$), v Trenčíne navyše aj na plynné polutanty (benzo[a]pyrén, NO_x, 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 $PM_{2,5}$.

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_{10}-C_{40}), 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.

VI.6. Vyhlásenie sumarizujúce, ako boli začlenené úvahy o environmentálnych aspektoch do strategického dokumentu, ako bola zohľadnená správa o hodnotení strategického dokumentu, ako boli zohľadnené stanoviská verejnosti k správe o hodnotení strategického dokumentu, výsledky uskutočnených konzultácií, dôvody výberu schváleného strategického dokumentu v porovnaní s inými prijateľnými variantmi a informácia o opatreniach, o ktorých sa rozhodlo v súvislosti s monitoringom

Základným účelom uplatňovania procesu SEA je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a prispieť k integrácii environmentálnych aspektov do prípravy a schvaľovania strategických dokumentov so zreteľom na podporu udržateľného rozvoja.

Správa o hodnotení strategického dokumentu, v zmysle prílohy č. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, dostatočne podrobne a objektívne, primerane dostupným informáciám zhodnotila súčasný stav životného prostredia v posudzovanom území, definovala problémové oblasti z hľadiska životného prostredia ako aj možné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

K správe o hodnotení strategického dokumentu boli doručené dve stanoviská verejnosti. Uvedené sú v kapitole III.6 (Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie).

Obsahom strategického dokumentu sú aj navrhnuté opatrenia, ktoré je potrebné realizovať pre dosiahnutie stanovených vízií a cieľov. V obsahu posudzovaného dokumentu boli zvažované 2 variantné riešenia a nulový stav, prostredníctvom rôznych scenárov vývoja a v záverečnom zhrnutí bola odporučená realizácia navrhovaného PUM TSK bez špecifikovania určenia preferovaného variantu.

Z predloženého hodnotenia jednoznačne vyplynula opodstatnenosť realizovať PUM TSK, pričom nebol preukázaný podstatný rozdiel pri výbere jedného z dvoch variantov naivný alebo maximalistický.

Návrh monitoringu je uvedený v časti VI. 5 tohto záverečného stanoviska podľa § 16 zákona, v ktorej je opísaný systém monitoringu, tak ako je navrhnutý v samotnom strategickom dokumente. Tento návrh vychádza z poznatkov o súčasnom stave životného prostredia na území TSK a jeho účelom je sledovanie jednotlivých zložiek životného prostredia v súvislosti s návrhom rozvojových aktivít v území, zadefinovaných špecifickými cieľmi navrhovaného strategického dokumentu.

V rámci monitoringu nemožno opomenúť ani monitoring migrácie živočíchov, či už počas výstavby ale aj počas prevádzky projektov na komunikačnej sieti kraja.

VI.7. **Informácia pre schvaľujúci orgán o dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov.**

Dotknutá verejnosť podľa § 6a zákona o posudzovaní vplyvov pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov je verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem o prípravu strategických dokumentov pred ich schválením. Medzi dotknutú verejnosť patrí (§ 6a zákona) fyzická osoba podľa ods. 2a zákona, právnická osoba podľa ods. 2b, občianska iniciatíva podľa ods. 2c a ods. 3 zákona. Dotknutá verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov má právo zúčastniť sa prípravy a posudzovania vplyvov strategického dokumentu, a to až do schválenia strategického dokumentu, vrátane práva podať písomné stanovisko podľa § 6 ods. 6, § 8 ods. 8, § 12 ods. 2 účasti na konzultáciách a verejnom prerokovaní strategického dokumentu.

V priebehu posudzovania vplyvov navrhovaného strategického dokumentu PUM TSK bola identifikovaná dotknutá verejnosť. Ich pripomienky sú uvedené v kapitole III.6 tohto stanoviska.

VII. Potvrdenie správnosti údajov

VII.1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Okresný úrad Trenčín

odbor starostlivosti o životné prostredie,

Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín

v súčinnosti:

s Regionálnym úradom verejného zdravotníctva Slovenskej republiky.

Nemocničná 4,

911 01 Trenčín

VII.2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka

Okresný úrad Trenčín

odbor starostlivosti o životné prostredie,

Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín

Ing. Jana Hurajová – vedúca odboru

+421327411670, oszp.tn@minv.sk

VII.3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

V Trenčíne dňa 29.9.2020

Poučenie

Posudzovanie vplyvov strategického dokumentu podľa zákona o posudzovaní vplyvov sa nevykonáva podľa zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a preto sa voči nemu nemožno odvolať. Toto záverečné stanovisko možno preskúmať súdom podľa zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení neskorších predpisov.