

# MESTO TRENČÍN

## Preložka chynoranskej železničnej trate v centre Trenčína

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti vypracované podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Marec 2025

## Obsah

|                                                                                                                                                                                    |          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>Úvod</b>                                                                                                                                                                        | <b>5</b> |
| <b>1. Údaje o navrhovateľovi</b>                                                                                                                                                   | <b>7</b> |
| 1.1. Názov (meno)                                                                                                                                                                  | 7        |
| 1.2. Identifikačné číslo                                                                                                                                                           | 7        |
| 1.3. Sídlo                                                                                                                                                                         | 7        |
| 1.4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa                                                                             | 7        |
| 1.5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie | 7        |
| Kontaktné osoby:                                                                                                                                                                   | 7        |
| Miesto na konzultácie:                                                                                                                                                             | 7        |
| <b>2. Názov zmeny navrhovanej činnosti</b>                                                                                                                                         | <b>8</b> |
| <b>3. Údaje o zmene navrhovanej činnosti</b>                                                                                                                                       | <b>8</b> |
| 3.1. Umiestnenie navrhovanej zmeny                                                                                                                                                 | 9        |
| 3.2. Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch                                                                                | 9        |
| 3.2.1. Súčasný stav                                                                                                                                                                | 9        |
| 3.2.2. Navrhovaná zmena                                                                                                                                                            | 10       |
| Členenie stavby                                                                                                                                                                    | 10       |
| Stavebno-technické riešenie                                                                                                                                                        | 11       |
| 3.2.3. Požiadavky na vstupy                                                                                                                                                        | 14       |
| Záber pôdy                                                                                                                                                                         | 14       |
| Spotreba vody                                                                                                                                                                      | 15       |
| Energetické vstupy                                                                                                                                                                 | 15       |
| Materiálové vstupy                                                                                                                                                                 | 15       |
| Nároky na dopravnú infraštruktúru                                                                                                                                                  | 15       |
| Pracovné sily                                                                                                                                                                      | 15       |
| Výrub drevín                                                                                                                                                                       | 15       |
| 3.2.4. Údaje o výstupoch                                                                                                                                                           | 16       |
| Ovzdušie                                                                                                                                                                           | 16       |
| Odpadové vody                                                                                                                                                                      | 16       |
| Odpady                                                                                                                                                                             | 16       |
| Hluk a vibrácie                                                                                                                                                                    | 17       |
| 3.3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárie vzhľadom na použité látky a technológie                                | 17       |
| 3.4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov                                                                                                   | 18       |
| Povoľujúci orgán                                                                                                                                                                   | 18       |
| Dotknutá obec                                                                                                                                                                      | 18       |
| Dotknutý samosprávny kraj                                                                                                                                                          | 18       |
| Dotknuté orgány                                                                                                                                                                    | 18       |
| Rezortný orgán                                                                                                                                                                     | 18       |
| 3.5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice                                                                                       | 19       |
| 3.6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia                                                                                                   | 19       |
| 3.6.1. Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území                                                                                                              | 19       |

|                                                                                                          |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Geomorfologické pomery .....                                                                             | 19        |
| Geologické pomery .....                                                                                  | 19        |
| Pôdne pomery .....                                                                                       | 20        |
| Klimatické pomery .....                                                                                  | 21        |
| Hydrologické pomery .....                                                                                | 22        |
| Chránené územia podľa osobitných predpisov .....                                                         | 24        |
| 3.6.2. Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria .....                                       | 25        |
| Krajinná štruktúra .....                                                                                 | 25        |
| Scenéria .....                                                                                           | 26        |
| Stabilita .....                                                                                          | 26        |
| Fauna a flóra .....                                                                                      | 26        |
| 3.6.3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrohistorické hodnoty územia .....               | 28        |
| Obyvateľstvo .....                                                                                       | 28        |
| Sídla .....                                                                                              | 28        |
| Poľnohospodárstvo, priemysel, lesné hospodárstvo .....                                                   | 28        |
| Služby .....                                                                                             | 30        |
| Doprava a dopravné plochy .....                                                                          | 31        |
| Infraštruktúra a inžinierske siete .....                                                                 | 32        |
| Odpady .....                                                                                             | 34        |
| Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti .....                                                    | 35        |
| Archeologické a paleontologické náleziská, geologické lokality .....                                     | 36        |
| 3.6.4. Súčasný stav kvality životného prostredia .....                                                   | 36        |
| Ovzdušie .....                                                                                           | 37        |
| Hluk .....                                                                                               | 37        |
| Povrchové a podzemné vody .....                                                                          | 38        |
| Kontaminácia pôd a pôdy ohrozené eróziou .....                                                           | 40        |
| Odpadové hospodárstvo .....                                                                              | 40        |
| Rastlinstvo a živočíšstvo .....                                                                          | 40        |
| Zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia pre človeka .....                     | 40        |
| Syntéza hodnotenia súčasných environmentálnych problémov posudzovanej lokality .....                     | 41        |
| <b>4. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických .....</b> | <b>41</b> |
| 4.1. Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie .....                  | 42        |
| Vplyvy na obyvateľstvo .....                                                                             | 42        |
| Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery .....      | 42        |
| Vplyvy na klimatické pomery .....                                                                        | 42        |
| Vplyvy na ovzdušie .....                                                                                 | 42        |
| Vplyvy na vodné pomery .....                                                                             | 43        |
| Vplyvy na pôdu .....                                                                                     | 43        |
| Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy .....                                                               | 43        |
| Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz .....                                 | 44        |
| Vplyvy na dopravu .....                                                                                  | 44        |
| Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma .....                                                     | 44        |
| Vplyvy na územný systém ekologickej stability .....                                                      | 44        |
| Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky .....                                                           | 44        |
| Vplyvy na archeologické náleziská .....                                                                  | 44        |
| Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality .....                                 | 44        |
| Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy .....                                                        | 45        |
| Vplyvy na hlukovú situáciu .....                                                                         | 45        |
| 4.2. Kumulatívne vplyvy .....                                                                            | 45        |

|      |                                                                                                                |           |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|      | Kumulatívny vplyv hluku .....                                                                                  | 45        |
|      | Kumulatívny vplyv na ovzdušie .....                                                                            | 46        |
|      | Kumulatívny vplyv na povrchové a podzemné vody .....                                                           | 47        |
|      | Kumulatívny vplyv na dotknutú vegetáciu .....                                                                  | 47        |
|      | Kumulatívne vplyvy stavebnej činnosti na obyvateľstvo .....                                                    | 47        |
| 4.3. | Komplexné posúdenie vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi .....    | 48        |
| 4.4. | Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie .....                                                           | 48        |
| 4.5. | Hodnotenie zdravotných rizík .....                                                                             | 48        |
| 4.6. | Vyvolané súvislosti, ktoré môžu vplyvy spôsobiť .....                                                          | 49        |
| 5.   | <b>Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie .....</b>                                                         | <b>50</b> |
| 6.   | <b>Prílohy .....</b>                                                                                           | <b>54</b> |
| 6.1. | Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona .....                                          | 54        |
| 6.2. | Mapa širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a okolitej zástavbe ..... | 54        |
| 6.3. | Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti .....                                                                | 54        |
| 7.   | <b>Miesto a dátum spracovania oznámenia .....</b>                                                              | <b>55</b> |
| 8.   | <b>Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia .....</b>                                          | <b>55</b> |
| 9.   | <b>Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa .....</b>                                                          | <b>55</b> |
|      | <b>Prílohy .....</b>                                                                                           | <b>56</b> |
|      | B                                                                                                              |           |

## Úvod

Mesto Trenčín v spolupráci so Železnicami Slovenskej republiky v nadväznosti na schválené zmeny v územnoplánovacej dokumentácii pripravuje preložku jednokoľajnej železničnej trate Trenčín – Chynorany v km 49,900 až 50,800, vrátane súvisiacich stavebných objektov a prevádzkových súborov.

V súčasnosti sa v území nachádza existujúca, jednokoľajná železničná trať Trenčín – Chynorany, ktorá podchádza cestný most cez rieku Váh. Trať vedie súbežne s ochrannou hrádzou rieky Váh a je zapojená do zhlavia železničnej stanice Trenčín. Z dôvodu plánovanej výstavby novej cestnej komunikácie v súbehu s existujúcou jednokoľajnou železničnou traťou Trenčín – Chynorany a súvisiacej rekonštrukcie existujúceho cestného mosta na ceste 1. triedy I/61 ponad železničnú trať a rieku Váh, je potrebné navrhnuť novú polohu železničnej trate v úseku žkm 49,900 – 50,800.

Mesto Trenčín ako navrhovateľ predkladá v zmysle § 29 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 24/2006 Z.z.“) oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Preložka chynoranskej železničnej trate v centre Trenčína“ (ďalej len „Oznámenie“).

Preložka železničnej trate Trenčín – Chynorany v úseku žkm 49,900 – 51,137 bola pôvodne navrhnutá ako súčasť projektu modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov. Zámer „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, v km 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod“ prešiel procesom povinného hodnotenia podľa v tom čase platného zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov v rokoch 2002 až 2003. Kladné záverečné stanovisko z procesu posudzovania vplyvu na životné prostredie vydalo Ministerstvo životného prostredia SR pod č. 3941/02-4.3/ak dňa 15.06.2003.

V roku 2013 bolo predložené na vyjadrenie na Ministerstvo životného prostredia SR oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Púchov, žel. km. 100,500 - 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod., III. etapa: Zlatovce - Trenčianska Teplá“ vypracované podľa vtedy platných ustanovení § 18 ods. 7) zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len zákon o EIA). Ministerstvo životného prostredia SR listom č. 7354/2013-3.4/ml z dňa 04.03.2013 konštatovalo, že zmenu trasovania Oznámenie o zmene nerieši a posudzované zmeny sú zmenami parciálnych technických riešení vyplývajúcich z požiadaviek Mesta Trenčín a dotknutých orgánov a organizácií. V zmysle vtedy platných ustanovení nebolo potrebné navrhovanú zmenu posudzovať a bolo možné pokračovať v konaní v zmysle stavebného zákona.

Ďalšie oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, v km 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. III. etapa, úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá“ sa týkali čiastkových riešení na iných úsekoch projektu a riešenia žst. Trenčín a zaústenia chynoranskej trate sa netýkali.

V uvedenom zmysle bola stavba „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, v km 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. III. etapa, úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá“ zrealizovaná a uvedená do prevádzky na základe kolaudačného rozhodnutia vydaného Ministerstvom dopravy a výstavby SR pod č. 10661/2018/SŽDD/20204 dňa 21.03.2018. Preložka chynoranskej trate bola zrealizovaná len v úseku žkm 50,400 – 51,137. V žkm 50,400 bola

trasa napojená do pôvodnej polohy, pričom v žkm 49,900 – 50,400 bola zrealizovaná modernizácia trate v pôvodnej polohe. Táto zmena oproti pôvodnému a posúdenému návrhu trasovania bola vykonaná počas realizácie stavby.

Predložená zmena navrhovanej činnosti rieši novú polohu železničnej trate Trenčín – Chynorany v úseku žkm 49,900 – 50,800 s minimalizáciou zásahu do súbežnej protipovodňovej hrádze na brehu Váhu. Okrem smerového posunu železničnej trate je potrebné v mieste križovania s cestným mostom aj mierne upraviť niveletu trate z dôvodu dodržania výškových kót železničného priechodného prierezu.

Vzhľadom na uvedené parametre predkladaná zmena navrhovanej činnosti je predmetom zisťovacieho konania v zmysle § 18 ods. 2 písm. c) zákona č. 24/2006 Z.z., pretože pôvodne posúdená činnosť je uvedená v nasledujúcej položke

- príloha č. 8, tab. č. 12: Doprava, položka č. 4 časť A: *Stavby železničných tratí nadzemných a podzemných od 20 km vrátane*

pričom navrhovaná zmena nedosahuje ani neprekračuje ustanovenú prahovú hodnotu a ide o činnosť už posúdenú, povolenú a realizovanú.

Oznámenie je spracované po obsahovej a štrukturálnej stránke v zmysle Prílohy č. 8a zákona č. 24/2006 Z.z. Údaje v Oznámení komplexne opisujú a vyhodnocujú predpokladané vplyvy zmeny navrhovanej činnosti.

## 1. Údaje o navrhovateľovi

### 1.1. Názov (meno)

Mesto Trenčín

### 1.2. Identifikačné číslo

00 312 037

### 1.3. Sídlo

Mierové námestie č. 2, 911 64 Trenčín

### 1.4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa

Mgr. Richard Rybníček, primátor mesta

Mesto Trenčín, Mierové námestie 2, 911 64 Trenčín

tel.: +421 32 650 42 30, fax: +421 32 743 12 48, e-mail: primator@trencin.sk

### 1.5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie

#### Kontaktné osoby:

Ing. arch. Adriana Mlynčeková, PhD., vedúca útvaru územného plánovania

Mestský úrad, Farská 10, 911 64 Trenčín

tel.: +421 32 650 44 34, mobil: +421 902 911 156, e-mail: adriana.mlyncekova@trencin.sk

Ing. Martin Kardoš

DRAWTECH s.r.o., Pribinova 8953/62, 010 01 Žilina

mobil: +421 911 630 524, e-mail: kardos@drawtech.sk

Ing. Ján Palaj

coproeco j.s.a., Ľudovíta Stárka 2513/26A, 911 05 Trenčín

mobil: +421 911 205 909, e-mail: office@coproeco.sk

#### Miesto na konzultácie:

Mestský úrad, Farská 10, 911 64 Trenčín

## 2. Názov zmeny navrhovanej činnosti

Preložka chynoranskej železničnej trate v centre Trenčína

## 3. Údaje o zmene navrhovanej činnosti

Preložka železničnej trate Trenčín – Chynorany v úseku žkm 49,900 – 51,137 bola navrhnutá ako súčasť projektu modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov. Zámer „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, v km 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod“ prešiel procesom povinného hodnotenia podľa v tom čase platného zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov v rokoch 2002 až 2003. Kladné záverečné stanovisko z procesu posudzovania vplyvu na životné prostredie vydalo Ministerstvo životného prostredia SR pod č. 3941/02-4.3/ak dňa 15.06.2003. (*Modrá trasa v grafickej prílohe.*)

V roku 2013 bolo predložené na vyjadrenie na Ministerstvo životného prostredia SR oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Púchov, žel. km. 100,500 - 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod., III. etapa: Zlatovce - Trenčianska Teplá“ vypracované podľa vtedy platných ustanovení § 18 ods. 7) zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len zákon o EIA). Ministerstvo životného prostredia SR listom č. 7354/2013-3.4/ml z dňa 04.03.2013 konštatovalo, že zmenu trasovania Oznámenie o zmene nerieši a posudzované zmeny sú zmenami parciálnych technických riešení vyplývajúcich z požiadaviek Mesta Trenčín a dotknutých orgánov a organizácií. V zmysle vtedy platných ustanovení nebolo potrebné navrhovanú zmenu posudzovať a bolo možné pokračovať v konaní v zmysle stavebného zákona.

Ďalšie oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, v km 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. III. etapa, úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá“ sa týkali čiastkových riešení na iných úsekoch projektu a riešenia žst. Trenčín a zaústenia chynoranskej trate sa netýkali, preto nie sú ďalej v texte ani v prílohách uvádzané.

V uvedenom zmysle bola stavba „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, v km 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. III. etapa, úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá“ zrealizovaná a uvedená do prevádzky na základe kolaudačného rozhodnutia vydaného Ministerstvom dopravy a výstavby SR pod. č. 10661/2018/SŽDD/20204 dňa 21.03.2018. Preložka chynoranskej trate bola zrealizovaná len v úseku žkm 50,400 – 51,137. V žkm 50,400 bola trasa napojená do pôvodnej polohy, pričom v žkm 49,900 – 50,400 bola zrealizovaná modernizácia trate v pôvodnej polohe. Táto zmena oproti pôvodnému a posúdenému návrhu trasovania bola vykonaná počas realizácie stavby. (*Zelená trasa v grafickej prílohe.*)

Predložená zmena navrhovanej činnosti rieši novú polohu železničnej trate Trenčín – Chynorany v úseku žkm 49,900 – 50,800 s minimalizáciou zásahu do súbežnej protipovodňovej hrádze na brehu Váhu. (*Červená trasa v grafickej prílohe.*)

Táto zmena súvisí s obnovou cestného mosta, v rámci ktorej sa zmodernizuje mostný objekt č. 61-056 vedúci ponad chynorskú trať v žkm 50,356, pričom sa uvažuje s novou polohou pilierov mosta č. 61-056 v súvislosti s plánovanou preložkou cesty I/61 v zmysle platnej územnoplánovacej dokumentácie mesta Trenčín (Územný plán mesta Trenčín, Zmeny a doplnky č. 4, jún 2021).

Modernizácia mostných objektov bola predložená na zisťovacie konanie oznámením o zmene navrhovanej činnosti s názvom „I/61 Most č. 61-055, 056 Trenčín“ a zisťovacie konanie bolo ukončené rozhodnutím, že sa navrhovaná zmena nebude posudzovať, ktoré vydal OÚ Trenčín, OSŽP pod č. OU-TN-OSZP3-2023/003996-037 dňa 24.03.2023.

Plánovaná preložka cesty I/61 predstavuje posun z polohy Hasičská do polohy Mládežnícka a poza domy na ulici Kniežaťa Pribinu v súbehu s chynoranskou traťou a preto je potrebná preložka železničnej trate Chynorany – Trenčín. Návrh posunu osi koľaje (*červená trasa*) oproti jestvujúcemu stavu predstavuje v žkm 50,550 približne 23 m (*zelená trasa*), posun oproti pôvodnému návrhu z roku 2013 10 m (*modrá trasa*). Okrem smerového posunu železničnej trate je potrebné v mieste križovania s novým cestným mostom aj mierne upraviť niveletu trate z dôvodu dodržania výškových kôt železničného priechodného prierezu. Technické riešenie preložky trate ovplyvňuje aj požiadavka na zachovanie priechodu pre chodcov a cyklistov v žkm 50,274, ktorým sú prepojené zóny centra mesta a medzi Váhom a železničnou traťou. Výhľadovo bude zriadená železničná zastávka Trenčín – mesto.

### 3.1. Umiestnenie navrhovanej zmeny

Navrhovaná zmena je situovaná na nasledujúcich parcelách:

|                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kraj:               | Trenčiansky                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Okres:              | Trenčín                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Obec:               | Trenčín                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Katastrálne územie: | Trenčín                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Parcely:            | C-KN č. 3316/195, 3316/196, 100/8, 3227/35, 100/10, 100/1, 100/11, 100/12, 3483/40, 3483/139, 100/9, 3483/138, 104/1, 104/3, 3227/26, 3227/23, 3227/34, 3227/25, 3227/33, 104/2, 3483/1, 3483/67, 3483/2, 3483/37, 3483/136, 537/9, 3484/113, 3484/94, 3227/22, 537/10, 3484/96, 3227/24, 3316/196, 3484/104, 3483/137, 3327/32, 3483/140, 3227/22, 537/10, 3483/137, 3327/32 a 3484/104 |

Po realizácii stavby vzniknú na týchto parcelách jednak trvalé zábery novej stavby a taktiež vecné bremená (uložené inžinierske siete).

### 3.2. Opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch

#### 3.2.1. Súčasný stav

Stavba „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, v km 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. III. etapa, úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá“ zrealizovaná a uvedená do prevádzky na základe kolaudačného rozhodnutia vydaného Ministerstvom dopravy a výstavby SR pod č. 10661/2018/SŽDD/20204 dňa 21.03.2018. Preložka chynoranskej trate bola zrealizovaná len v úseku žkm 50,400 – 51,137. V žkm 50,400 bola trasa napojená do pôvodnej polohy, pričom v žkm 49,900 – 50,400 bola zrealizovaná modernizácia trate v pôvodnej polohe. Súčasný stav zodpovedá zelenej trase v grafickej prílohe.

V súčasnosti je v riešenom úseku jednokoľajnej železničnej trate traťová rýchlosť 60 km/h. V roku 2016 prebehla rekonštrukcia železničného zvršku v koľaji v rámci modernizácie železničnej stanice Trenčín, ktorej investorom boli Železnice Slovenskej republiky.

Na trati je železničný zvršku typu 60E1 na betónových podvaloch s otvoreným koľajovým lôžkom. V rámci rekonštrukcie trate došlo k vybudovaniu káblovej chráničkovej trasy, v ktorej sú umiestnené vedenia oznamovacej a zabezpečovacej techniky. Trať nie je elektrifikovaná. V žkm 50,356 sa nachádza spomínané mimúrovňové križovanie železničnej trate s cestou 1. triedy I/61. V súčasnosti mimoúrovňové križovanie železničnej trate s cestnou komunikáciou nespĺňa požiadavky na minimálnu podjazdnú výšku. Výška spodnej hrany existujúcej mostnej konštrukcie je 5,5 m nad niveletou koľaje. V žkm 50,274 sa nachádza priechod pre chodcov a cyklistov. Trať je vedená v tomto úseku v intraviláne mesta Trenčín na miernom násype.

### 3.2.2. Navrhovaná zmena

Predložená zmena navrhovanej činnosti rieši novú polohu železničnej trate Trenčín – Chynorany v úseku žkm 49,900 – 50,800 s minimalizáciou zásahu do súbežnej protipovodňovej hrádze na brehu Váhu. Navrhovaný stav zodpovedá červenej trase v grafickej prílohe.

Táto zmena súvisí s obnovou cestného mosta, v rámci ktorej sa zmodernizuje mostný objekt č. 61-056 vedúci ponad chynoranskú trať v žkm 50,356, pričom sa uvažuje s novou polohou pilierov mosta č. 61-056 kvôli plánovanej preložke cesty I/61. Požiadavky na technické riešenie preložky chynoranskej trate teda významne ovplyvňuje projekt rekonštrukcie cestného mosta. Obe stavby medzi sebou významne súvisia a konštrukčne na seba nadväzujú.

Plánovaná preložka cesty I/61 predstavuje posun z polohy Hasičská do polohy Mládežnícka a poza domy na ulici Kniežaťa Pribinu v súbehu s chynoranskou traťou a ako vyvolaná investícia je potrebná preložka železničnej trate Chynorany – Trenčín. Okrem smerového posunu železničnej trate je potrebné v mieste križovania s novým cestným mostom aj mierne upraviť niveletu trate z dôvodu dodržania výškových kót železničného priechodného prierezu. Technické riešenie preložky trate ovplyvňuje aj požiadavka na zachovanie priechodu pre chodcov a cyklistov v žkm 50,274, ktorým sú prepojené zóny centra mesta a medzi Váhom a železničnou traťou. Výhľadovo bude zriadená železničná zastávka Trenčín – mesto.

Hlavnými stavebnými objektmi stavby sú železničný spodok a železničný zvršok, ktoré sú obsahom SO 01 a SO 02. V rámci realizácie stavby dôjde k smerovej úprave existujúcej trate v dĺžke 880 m tak, aby bolo možné zrekonštruovať existujúci cestný most na ceste I/61 v ulici Bratislavská podľa požiadaviek investora (SSC Bratislava) a súčasne zachovať polohu existujúcej ochrannej hrádze rieky Váh a zabezpečiť budúcu realizáciu preložiek a úprav cestných komunikácií (Hasičská, Kniežaťa Pribinu, Električná). Návrh posunu osi koľaje (*červená trasa*) oproti jestvujúcemu stavu predstavuje v žkm 50,550 približne 23 m (*zelená trasa*), posun oproti pôvodnému návrhu z roku 2013 10 m (*modrá trasa*). Posun je zrejmý z grafickej prílohy.

Preložka chynoranskej železničnej trate predstavuje lokálnu preložku (priečny, smerový posun rádo vo metroch), ktorá nezmení charakter prevádzky na trati.

#### Členenie stavby

Stavba je členená na nasledujúce stavebné objekty a prevádzkové súbory:

SO 01      Železničný zvršok

|       |                                                             |
|-------|-------------------------------------------------------------|
| SO 02 | Železničný spodok                                           |
| SO 03 | Káblková chráničková trasa                                  |
| SO 04 | Úprava priechodu                                            |
| SO 05 | Komunikácia úrovňového priechodu v žkm 50,274               |
| SO 06 | Úprava vedení OZT                                           |
| SO 07 | Rekultivácia opusteného železničného telesa a výruby drevín |
| SO 08 | Preložky vedení Slovak Telekom                              |
| SO 09 | Preložky plynovodov                                         |
| SO 10 | Úpravy verejného osvetlenia                                 |
| SO 11 | Preložky vodovodov                                          |
| SO 12 | Preložky kanalizácie                                        |
| SO 13 | Preložky vedení Energotel                                   |

**Prevádzkové súbory:**

|       |                                                            |
|-------|------------------------------------------------------------|
| PS 01 | Úpravy existujúcich železničných zabezpečovacích zariadení |
|-------|------------------------------------------------------------|

**Stavebno-technické riešenie****SO 01 Železničný zvršok a SO 02 Železničný spodok**

Hlavnými stavebnými objektmi stavby sú železničný spodok a železničný zvršok, ktoré sú obsahom SO 01 a SO 02. V rámci realizácie stavby dôjde k smerovej úprave existujúcej trate v dĺžke 880 m tak, aby bolo možné zrekonštruovať existujúci cestný most na ceste I/61 v ulici Bratislavská podľa požiadaviek investora a súčasne zachovať polohu existujúcej ochrannej hrádze rieky Váh a zabezpečiť budúcu realizáciu preložiek a úprav cestných komunikácií (Hasičská, Kniežaťa Pribinu, Električná).

Nová poloha trate je smerovo navrhnutá tak, aby vyhovovala prevádzkovej rýchlosti 80 km/h. Materiál železničného zvršku je sústavy UIC60 (priečne železobetónové podvaly s pružným upevnením koľajníc, koľajnice 60E1, koľajové lôžko z vyvretých hornín s minimálnou hrúbkou pod spodnou plochou podvalu 35 cm). Pozdĺžny profil navrhovaného úseku trate zohľadňuje požiadavku na podídenie cestného mosta. Navrhuje sa údolný lom nivelety pod cestným mostom s dvomi príľahlými sklonmi (stúpaniami) so sklonom 7,895 ‰ a 8,959 ‰.

Stavebný objekt SO 02 Železničný spodok rieši stavbu zemného telesa trate po úroveň pláne telesa spodku. Jeho predmetom je hlavne založenie telesa, konštrukcia telesa a zriadenie podkladných vrstiev pod pláňou telesa spodku. SO 02 rieši aj odvodnenie trate v záreze drenážnym systémom. Keďže sa údolný lom nivelety nachádza pod úrovňou terénu, bez možnosti prirodzeného odtoku dažďovej vody, je v potrebnom úseku trate navrhnutá pozdĺžna drenáž zaústená do zbernej šachty. V ďalšej fáze prípravy PD bude preverená priepustnosť podložia s cieľom zabezpečiť, aby presakujúca dažďová voda nezostávala stáť v odvodňovacom potrubí.

**SO 03 Káblková chráničková trasa**

Pre uloženie železničných káblových vedení sa využije súbežná chráničková trasa. Princíp je rovnaký, ako u existujúcej trate. Na drážny chodník sa položí prefabrikovaný káblový žľab, do ktorého sa vložia preložené káblové vedenia v správe ŽSR. Nový žľab sa na začiatku a konci preložky trate napojí na existujúci žľab. Predpokladá sa, že postačí len jeden žľab uložený na pravej strane trate v smere staničenia.

**SO 04 Úprava priechodu**

V žkm 50,274 sa nachádza priechod pre chodcov a cyklistov. Priechod je významný prvok, lebo prepája centrum mesta so zónou na nábreží Váhu. Existujúci priechod je nezabezpečený a je chodníkom napojený na hrádzu a komunikáciu Kniežaťa Pribinu.

Zahĺbenie a priečny posun trate spôsobí, že súčasnú podobu priechodu, s priamym napojením chodníka od priechodu na cyklotrasu na hrádzi, už nebude možné zachovať. Bude vybudovaná nová konštrukcia priechodu podľa novej polohy koľaje. Konceptne sa predpokladá použiť gumovú konštrukciu s odolnosťou pre chodcov a cyklistov. V zmysle predpisu ŽSR Ž12 šírka priechodu bude 3 m, dĺžka priechodu 8 m.

Poloha priechodu sa nachádza v údolnom lome nivelety trate. Od priechodu trať stúpa vpravo i vľavo v jednotnom sklone dlhšom, ako je hodnota vzdialenosti rozhľadu. Nehrozí teda, že chodec prechádzajúci cez priechod nebude, v rámci požadovanej rozhľadovej vzdialenosti 200 m, vidieť za vrcholové lomy nivelety trate. Po stranách novej trate nebudú žiadne prekážky, ktoré by bránili rozhľadu a pohľadu na trať v celej dĺžke rozhľadových trojuholníkov.

**SO 05 Komunikácia úrovňového priechodu v žkm 50,274**

Konštrukciu priechodu bude potrebné z oboch strán napojiť novými chodníkmi na hrádzu a komunikáciu Kniežaťa Pribinu. Z dôvodu zahĺbenia trate je potrebné zahĺbiť, znížiť aj nivelety nových chodníkov. Zásah bude potrebný hlavne do svahu ochrannej hrádz Váhu, kde bude potrebné vytvoriť šikmú rampu a schodisko súbežne s traťou (a hrádzou) so zárubným múrom. Priestorové vzťahy v území neumožňujú navrhnúť iné riešenie. Vzhľadom na plánované umiestnenie (preložky) cestných komunikácií v území nie je možné priechod pre chodcov preložiť na iné miesto.

Konštrukcia vozovky chodníka sa konceptne predpokladá asfaltová. Konštrukcia oporného múra v ochranné hrádzi ako pilótová s lícom z pohľadového betónu.

**SO 06 Úprava vedení OZT**

V súbehu so železničnou traťou je v káblovej trase vedená po pravej strane v smere staničenia existujúca kabelizácia v správe ŽSR, OR Žilina - SOZT. Z dôvodu preložky železničnej trate (žkm 49,900 – 50,800) dôjde na tomto úseku ku kolízii s existujúcimi železničnými sieťami. Z tohto dôvodu je potrebné preložiť existujúcu kabelizáciu do novej trasy tak, aby neprekážali výstavbe. Po vybudovaní nového telesa železničnej trate je navrhovaná preložka sietí ŽSR od žkm 49,900 – žkm 50,800 do novo vybudovanej káblovej chráničkovej trasy, ktorá je riešená v rámci tejto stavby (objekt SO03). Optorúrová trasa bude na začiatku a konci preložky naspojovaná mechanickými vodotesnými plastovými spojkami na existujúcu rúru. Celková dĺžka preložky bude cca 855 m.

**SO 07 Rekultivácia opusteného železničného telesa a výruby drevín**

Pôvodné zemné teleso železničnej trate bude odstránené až po úroveň okolitého terénu. Výkopový materiál v predpokladanom objeme 3580 m<sup>3</sup> bude uložený na vhodnej skládke odpadov. Povrch územia bude zrovnaný a zrekultivovaný. Rekultivácia bude spočívať v rozprestretí zeminy vhodnej na zatrávnenie v hrúbke 15 cm a vysadení trávnik. Celková predpokladaná plocha rekultivácie je 4900 m<sup>2</sup>.

V rámci prípravných prác budú odstránené dreviny ktoré sú v kolízii so stavebnými objektmi stavby. Predbežne sa predpokladá, že bude potrebné odstrániť 35 ks topoľov (*Populus spp.*), ktoré

podliehajú výrubovému povoleniu v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. a solitérne náletové dreviny reprezentované druhmi ako ruža šíповá (*Rosa canina*), lieska (*Corylus avellana*) a pod.

Podrobná inventarizácia drevín bude vykonaná až v PD pre stavebné povolenie, aby inventarizovaný stav ako aj skutočný rozsah potrebného výrubu čo najviac korešpondoval so stavom pri začatí stavby.

#### **SO 08 Preložky vedení Slovak Telekom**

Rekonštrukciou železničnej trate z Trenčína v smere na Chynorany dôjde k stavebným prácam, ktorými budú zasiahnuté jestvujúce káble Slovak Telekom, ktoré križujú železničnú trať. Podľa rozsahu stavebných prác pri výstavbe železničného spodku a železničného zvršku sa v mieste jestvujúcich káblov vykoná ich mechanické ochránenie alebo sa preložia novými dĺžkami kábla rovnocenného typu. Jedná sa o miestne oznamovacie káble typu v dvoch úsekoch.

#### **SO 09 Preložky plynovodov**

V priamej kolízii s novou trasou železničnej trate je v úseku žkm 50,500 – 50,69 STL plynovod DN 225 PE v správe SPP distribúcia na ľavom brehu rieky Váh.

Preložka železničnej trate Trenčín – Chynorany v centre Trenčína, ktorá je súvisiacou stavbou modernizácie mostných objektov si vyžiada preložku existujúceho STL plynovodu. Preložka STL plynovodu začína v žkm cca 50,50 a končí v žkm 50,69. Dĺžka preložky bude cca 250 m.

Trasa preložky začína napojením na existujúci STL plynovod D 225 bezodstávkovým spôsobom. Po napojení križuje miestnu komunikáciu a navrhovanú preložku železničnej trate. Križovanie miestnej komunikácie a železničnej trate bude v chráničke v zmysle platných noriem a predpisov ŽSR. Po križovaní bude plynovod pokračovať súbežne so železničnou traťou v priestore medzi traťou a ochrannou hrádzou Váhu s cyklistickým chodníkom, obchádza výhľadovú železničnú zastávku Trenčín – mesto a bude ukončený napojením na existujúci STL plynovod D 225 bezodstávkovým spôsobom.

#### **SO 10 Úpravy verejného osvetlenia**

Kvôli zmene trasy pre peších a cyklistov bude potrebné upraviť existujúce verejné osvetlenie, ktoré vedie popri chodníku pre peších a cyklistov. Predpokladaná zmena v dĺžke napájacieho vedenia NN sa uvažuje 80 m.

#### **SO 11 Preložky vodovodov**

Preložka železničnej trate si vyžiada preložku existujúceho vodovodu na ľavom brehu rieky Váh. Preložka vodovodu bude v žkm cca 50,66. Dĺžka preložky vodovodu bude cca 30 m.

Trasa preložky vodovodu si bude vyžadovať zrušenie vodomerných šácht VS-165503 a VS-165506 a preloženie hydrantu H-165533. Zrušené vodomerné šachty budú nahradené novými betónovými vodomernými šachtami pred navrhovanou železničnou traťou s obdobným vystrojením aké majú existujúce šachty.

#### **SO 12 Preložky kanalizácie**

Preložka železničnej trate si vyžiada preložku existujúcej kanalizácie. Preložka kanalizácie bude v žkm cca 50,66. Dĺžka preložky kanalizácie bude cca 40 m. Pri križovaní navrhovanej preložky železničnej trate bude navrhovaná kanalizácia uložená v chráničke.

Trasa preložky kanalizácie si bude vyžadovať zrušenie kanalizačnej šachty KS-51029 a jej nahradenie novou betónovou kanalizačnou šachtou za navrhovanou železničnou traťou.

### **SO 13 Preložky vedení Energotel**

Rekonštrukciou železničnej trate budú zasiahnuté jestvujúce káble v správe fy. Energotel, ktoré križujú železničnú trať. Podľa rozsahu stavebných prác pri výstavbe železničného spodku a železničného zvršku sa v mieste jestvujúcich káblov vykoná ich mechanické ochránenie alebo sa preložia novými dĺžkami kábla rovnocenného typu. Jedná sa o optickú a metalickú kabelizáciu.

### **PS 01 Úpravy existujúcich železničných zabezpečovacích zariadení**

Navrhovaná zmena si vyžiada úprava jestvujúceho zabezpečovacieho zariadenia ŽST Trenčín, kde je v prevádzke elektronické stavadlo SIMIS-W. V rámci stavebných prác súvisiacich s preložkou jednokolejnej chynoranskej trate bude potrebné preložiť jest. predzvest' PrTS umiestnenú v žkm 50,187. Spolu s predzvest'ou bude potrebné preložiť aj riadiacu a kontrolnú skrinku predzvesti MSTT a vzdialenostné upozorňovadlá „Vlak sa blíži k predzvesti“. Uvedené vonkajšie prvky budú v kolízii so stavebnými prácami a bude ich potrebné preložiť vzhľadom na novú polohu koľaje. Nová poloha predzvesti PrTS vzhľadom na smerové pomery novej traťovej koľaje je navrhnutá do rovnakej km polohy, t.j. 700m od vchodového návestidla TS.

V rámci stavebných prác budú osadené nové základy predzvesti PrTS a MSTT skrinky. Na tieto základy budú upevnené jestvujúca predzvest' a MSTT skrinka. Vzdialenostné upozorňovadlá budú zriadené ako nové s vlastnými základmi. Kábel medzi MSTT skrinkou a predzvest'ou PrTS bude položený ako nový.

V súčasnosti sa v predmetnom úseku nachádza aj kábel č. 801, ktorý je vedený zo ŽST Trenčín do ŽST Trenčianska Turná, v mieste priecestí v km 48,405 a km 46,539 sú z neho vypichnuté štvorky do reléových domčekov PZZ. Kábel bude v dotknutom úseku preložený, vykoná sa pokládka nového kábla rovnakého typu a dimenzie do novej káblovej chráničkovej trasy, preložka bude od miesta jest. káblovej spojky v žkm 50,794 po žkm 49,898, kde sa naspája na jest. kábel.

Vykonajú sa aj úpravy staničného a traťového zabezpečovacieho zariadenia na lokálnej (ŽST Trenčín) a centrálnej úrovni (CRD Púchov) riadenia dopravy z dôvodu zabezpečenia priechodu pre chodcov v nžkm 50,279 priecestným zabezpečovacím zariadením a väzbou na SZZ ŽST Trenčín.

## **3.2.3. Požiadavky na vstupy**

### **Záber pôdy**

Stavba sa nachádza v zastavanom území mesta Trenčín v centrálnej časti mesta. Dotknuté pozemky sú evidované ako ostatné plochy, resp. zastavané plochy a nádvorja. Realizácia si nevyžiada trvalý záber pôdy v poľnohospodárskom pôdnom fonde, preto nie je potrebné postupovať podľa zák. č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

**Spotreba vody**

V období výstavby budú požiadavky na odber vody spočívať hlavne v spotrebe technologickej a úžitkovej vody na stavbe. Ide o technologickú vodu na výrobu betónu, prípadne úžitkovú vodu na čistenie verejných komunikácií pri výjazdoch zo stavby a čistenie stavebných mechanizmov.

Zdroje a prívod vody si zabezpečí zhotoviteľ z vlastných zdrojov. Presné nároky na potrebu vody počas výstavby budú určené zhotoviteľom stavby.

Stavba si počas prevádzky nevyžaduje zásobovanie vodou.

**Energetické vstupy**

Pri realizácii stavby sa uvažuje len s prekládkou OZT a káblov, ktoré budú napojené na jestvujúce svorkovnice. Stavba nebude mať po realizácii počas prevádzky zvýšené požiadavky na elektrickú energiu.

Iné energetické vstupy si stavba nevyžaduje:

**Materiálové vstupy**

Nároky na suroviny a materiál počas výstavby budú spresnené v stavebno-technickej dokumentácii vyššieho stupňa. V zásade možno predpokladať, že pri realizácii stavby budú použité suroviny a materiál, aké predpisujú príslušné právne a technické normy. Ide najmä o koľajové lôžko, ktoré v zmysle predpisu ŽSR TS 3 môže byť realizované z kameniva z vyvretých hornín. Množstvá nie sú doposiaľ špecifikované. Obstaranie si zabezpečí samotná stavebná organizácia.

V projekte pre stavebné povolenie bude preverená aj možnosť ďalšieho využitia vyzískaného materiálu železničného zvršku.

Počas prevádzky železničnej trate nie sú žiadne iné vstupy potrebné.

**Nároky na dopravnú infraštruktúru**

Pre potreby výstavby bude vybudovaná dočasná prístupová komunikácia od ulice Kniežat'a Pribinu a dočasné priecestie cez existujúcu trať v žkm 50,397. Tieto budú po ukončení výstavby zrušené a odstránené.

**Pracovné sily**

Pracovné sily budú potrebné len počas výstavby. Nároky na pracovné sily bude riešiť samotná stavebná organizácia v súlade s použitými technológiami.

**Výrub drevín**

V rámci prípravných prác budú odstránené dreviny ktoré sú v kolízii so stavebnými objektmi stavby. Predbežne sa predpokladá, že bude potrebné odstrániť do 35 ks topoľov (*Populus spp.*), ktoré podliehajú výrubovému povoleniu v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. a solitérne náletové dreviny reprezentované druhmi ako ruža šípová (*Rosa canina*), lieska (*Corylus avellana*) a pod.

### 3.2.4. Údaje o výstupoch

#### Ovzdušie

Počas realizácie bude záujmové územie dočasným plošným zdrojom prašnosti a emisií. Zvýšená prašnosť sa môže prejavovať najmä vo veterných dňoch a pri dlhšie trvajúcim období bez zrážok. Mobilnými zdrojmi emisií budú dopravné a stavebné mechanizmy (bagre, zásobovacie vozidlá a pod.). Množstvo emisií bude závislé na fáze výstavby. Predpokladá sa, že emisie znečisťujúcich látok neprekročia rámce určené legislatívou a výrazným spôsobom neovplyvnia kvalitu ovzdušia v širšom okolí. Pri realizácii je potrebné dodržiavať špecifické požiadavky a podmienky na vykonávanie stavebnej činnosti v zmysle Prílohy č. 8 k vyhl. MŽP SR č.248/2023 Z.z. o požiadavkách na stacionárne zdroje znečisťovania ovzdušia.

Počas prevádzky nebude železničná trať zdrojom zvýšených emisií znečisťujúcich látok oproti súčasnosti.

#### Odpadové vody

Pri výstavbe ani pri prevádzke nebudú vznikať odpadové vody.

#### Odpady

Pri výstavbe je možné predpokladať vznik primerane veľkého množstva odpadov, ktoré vzniknú najmä pri odstraňovaní telesa jestvujúcej železničnej trate.

Tab. 1 Odpady vznikajúce pri výstavbe nových objektov (V zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov):

| Kód odpadu | Názov odpadu                                                                                | Kategória | Predpokladaný spôsob zneškodnenia alebo zhodnotenia |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------|
| 17 01 01   | betón                                                                                       | O         | R5                                                  |
| 17 01 06   | zmesi betónu, tehál, škridiel, obkladového materiálu a keramiky obsahujúce nebezpečné látky | N         | D1                                                  |
| 17 04 01   | meď, bronz, mosadz                                                                          | O         | R4                                                  |
| 17 04 05   | železo a oceľ                                                                               | O         | R4                                                  |
| 17 05 05   | výkopová zemina obsahujúca nebezpečné látky                                                 | N         | D1                                                  |
| 17 05 06   | výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05                                                  | O         | R5/D1                                               |
| 17 05 07   | štrk zo železničného zvršku obsahujúci nebezpečné látky                                     | N         | D1                                                  |
| 17 05 08   | štrk zo železničného zvršku iný ako uvedený v 17 05 07                                      | O         | R5/D1                                               |

Okrem uvedených odpadov sa môžu vyskytnúť aj iné zatiaľ nešpecifikované odpady. Druhy a množstvá budú upresnené v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie.

Konkrétne množstvo odpadov vzniknutých pri realizácii bude závisieť od disciplíny a reálne použitých technologických postupov. Vyťažaná zemina sa môže použiť na spätné zásypy a pri terénnych úpravách. Nebezpečné odpady si vyžadujú osobitné nakladanie. Zhromažďovanie

a skladovanie NO je potrebné vykonávať oddelene od ostatných stavebných odpadov. NO je potrebné odovzdávať ihneď po vzniku na zneškodnenie a skladovať na mieste vzniku čo najkratšie.

S odpadmi vzniknutými počas realizácie stavebných prác sa musí nakladať v súlade s vyhl. MŽP SR č. 344/2022 Z.z. o stavebných odpadoch a odpadoch z demolácií..

Stavba počas prevádzky nebude tvoriť odpady.

### **Hluk a vibrácie**

Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti bude predovšetkým doprava, ktorá zabezpečuje prísun stavebných materiálov na stavbu a prevoz odstráneného materiálu. Ďalším zdrojom hluku počas výstavby budú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby.

Hluk v okolí stavebných strojov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk z týchto strojov bude dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej činnosti (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Možno očakávať aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny, aditívny charakter. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 – 95 dB(A). Pôsobenie hluku počas výstavby bude časovo obmedzené a je možné ho zmierniť dôsledným dodržiavaním zákonných predpisov obsiahnutých aj v projekte organizácie výstavby.

Počas prevádzky bude trať zdrojom hluku počas prejazdu vlakových súprav. Emisie hluku sa však oproti súčasnosti po realizácii nezvýšia. V kontexte jestvujúcich zdrojov hluku, ktoré predstavuje cestná doprava na ceste I/61 je emisia hluku zo železničnej dopravy na chynoranskej trati zanedbateľná.

### **3.3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárie vzhľadom na použité látky a technológie**

Realizáciu preložky železničnej trate Chynorany – Trenčín bude potrebné časovo skoordinať s výstavbou modernizácie cestného mosta na ceste I/61 v meste Trenčín (mostné objekty č. 61-055 a 61-056). Stavbu modernizácie cestného mosta nie je možné budovať samostatne bez súčasnej realizácie stavby preložky železničnej trate.

Súčasná realizácia stavby modernizácie cestného mosta a stavby preložky železničnej trate Chynorany – Trenčín je nevyhnutnou podmienkou, keďže riešený cestný most, vrátane časti križovatkových vetiev výhľadovej križovatky s preložkou cesty I/61, nie je vzhľadom k stiesneným priestorovým podmienkam možné umiestniť mimo polohy existujúcej železničnej trate. Postup výstavby preložky železničnej trate musí byť začlenený do jednotlivých etáp realizácie stavby modernizácie cestného mosta a musí rešpektovať potreby hlavnej stavby, t.j. stavby modernizácie cestného mosta.

Ďalším nevyhnutným predpokladom začiatku realizácie stavby modernizácie cestného mosta a tým aj preložky chynoranskej trate je realizácia stavby "Zelený most - rozšírenie verejného vodovodu, Trenčín" (investor TVK, a.s.), v rámci ktorej sa uvažuje s vybudovaním prepojovacieho vodovodu medzi ľavým a pravým brehom rieky Váh v meste Trenčín (cez starý železničný most). Po realizácii prepojovacieho vodovodu v rámci stavby "Zelený most - rozšírenie verejného vodovodu, Trenčín", bude možné dočasne odstrániť existujúci vodovod z nosnej konštrukcie cestného mosta cez rieku Váh počas realizácie stavby modernizácie cestného mosta.

Potenciálne riziká poškodenia alebo ohrozenia životného prostredia počas výstavby alebo prevádzky navrhovanej preložky predstavujú únik škodlivých látok do prostredia, havárie, úder bleskom, požiar a nebezpečenstvo dopravných kolízií a železničných nehôd.

### **3.4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov**

Rozhodnutie o stavebnom zámere a kolaudačné osvedčenie v zmysle zákona č. 25/2025 Zb. stavebného zákona a o zmene a doplnení niektorých zákonov (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov

#### **Povoľujúci orgán**

Mesto Trenčín  
Mierové námestie 2, 911 54 Trenčín

#### **Dotknutá obec**

Mesto Trenčín  
Mierové námestie 2, 911 54 Trenčín

#### **Dotknutý samosprávny kraj**

Trenčiansky samosprávny kraj, Úrad Trenčianskeho samosprávneho kraja  
K dolnej stanici 7282/20A, 911 01 Trenčín

#### **Dotknuté orgány**

Okresný úrad Trenčín, Odbor starostlivosti o životné prostredie,  
Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín  
Okresný úrad Trenčín, Odbor krízového riadenia,  
Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín  
Okresný úrad Trenčín, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií,  
Hviezdoslavova 3, 911 01 Trenčín  
Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trenčíne  
Nemocničná 4, 911 01 Trenčín  
Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Trenčíne  
Jesenského 36, 911 01 Trenčín

#### **Rezortný orgán**

Ministerstvo dopravy SR  
Námestie slobody č. 6. P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava

### 3.5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Vplyvy navrhovanej zmeny popisovanej v oznámení vzhľadom k umiestneniu dotknutej činnosti a charakteru navrhovanej zmeny nepresahujú štátne hranice.

### 3.6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia

#### 3.6.1. Charakteristika prírodného prostredia vrátane chránených území

##### **Geomorfologické pomery**

Dotknuté územie navrhovaného zámeru leží podľa geomorfologického členenia (Mazúr, Lukniš in Atlas SSR, 1980) na rozhraní Fatransko – tatranskej oblasti, celku Považský Inovec, podcelku Inovecké predhorie a oblasti Slovensko – moravské Karpaty, celku Považské podolie, na rozhraní podcelkov Trenčianskej a Ilavskej kotliny. Z hľadiska morfológico – morfometrických typov reliéfu (Tremboš, Minár in Atlas krajiny SR, 2002) ide o nerozčlenenú až horizontálne rozčlenenú rovinu (niva Váhu) až stredne členitú pahorkatinu (Inovecké predhorie).

Územie Trenčína sa nachádza na rozhraní Trenčianskej a Ilavskej kotliny, zo západu je ohraničené Bielymi Karpatmi a z východu masívom Strážovských vrchov, do ktorého čiastočne zasahuje. Ilavská kotlina je zastúpená svojím najjužnejším výbežkom a smerom na juh prechádza do Trenčianskeho prelomu, ktorý ju oddeľuje od Trenčianskej kotliny. Hranicu medzi oboma kotlinami tvorí spojnica brala Trenčianskeho hradu a predhoria Bielych Karpát pri Zamarovciach. V kotlinách možno z geomorfologického hľadiska rozlíšiť územie nivy Váhu, ako najnižší morfológický stupeň, potom územie riečnych terás so sprašovým pokryvom a územie kotlinovej pahorkatiny s neogénnymi a kvartérnymi polygenetickými sedimentmi.

Údolná niva Váhu tvorí v Ilavskej kotline pruh široký 1,7 km, ktorý sa v Trenčianskom prielome zužuje na 1,2 – 1,5 km. Na juh od Trenčianskeho prielomu sa údolná niva rozširuje do Trenčianskej kotliny až na 4,5 km.

Riečne terasy so sprašovým pokryvom sú najzachovalejšie na ľavej strane Váhu po Opatovú, v Trenčianskom prielome sú prerušené a pokračujú od Zamaroviec až po Trenčianske Biskupce. Riečne terasy sú rozčlenené údoliami bočných prítokov Váhu.

Kotlinová pahorkatina zahŕňa západnú časť Trenčianskej kotliny zaberajúcu územie medzi Trenčínom, Soblahovom, Mníchovou Lehotou a Trenčianskou Turnou. Pahorkatina je budovaná komplexom neogénnych sedimentov, ktoré sú prekryté sprašami a sprašovými hlinami, v podhorí Strážovských vrchov prolúviami a delúviami.

Trenčianska kotlina má poklesový charakter. Jej podstatnú časť tvorí riečna niva Váhu, v okolí ktorej boli vyvinuté vo vyšších úrovniach terasové stupne.

##### **Geologické pomery**

##### **Geologická charakteristika územia**

Záujmové územie sa nachádza v zmysle regionálneho geologického členenia Západných Karpát v Trenčianskej kotline, ktorá sa sformovala v období terciéru. Kotlinu geologicky ohraničuje zo severu bradlové pásmo, tzv. Bošácke bradlá. Z ostatných smerov ju ohraničujú jadrové pohoria, Považský Inovec a Strážovské vrchy. Ohraničenie kotliny a styk s okolitými geologickými jednotkami je prevažne tektonický. Neogénna výplň kotliny je tvorená vápnitými pieskovecami a zlepenkami a

pestrými ílmi s polohami pieskov. Toto súvrstvie vychádza sporadicky na povrch juhovýchodne od Trenčína. Neogénna výplň kotliny je prekrytá kvartérnymi sedimentmi.

Podľa inžiniersko-geologickej rajonizácie Slovenska patrí hodnotené územie do regiónu neogénnych tektonických vkleslín.

Na geologickej stavbe územia sa podieľajú povrchové kvartérne sedimenty a podložné horniny mezozoika.

Z regionálno-geologického hľadiska je dotknuté územie súčasťou severozápadného okraja jadrového pohoria Považský Inovec pri styku s neogénnou Trenčianskou kotlinou. Dotknuté územie leží v neogénnej depresii, ktorá je budovaná súvrstviami zlepenčov, štrkov, pieskov a ílov (pliocén). Mocnosť neogénneho komplexu sa predpokladá niekoľko 100 m. Nadložie neogénu je budované fluvialnými vážskymi sedimentmi – prevažne štrkami, tenkou vrstvou nivných hĺn na povrchu. Ojedinele sa v kvartérnej vrstve nachádzajú tenké vrstvy piesku s mocnosťou do 1 m. Mierné svahy sú terasovité s eolicko – proluvialnou akumuláciou sprašových hĺn a proluvialnofluviálnych štrkov. Formáciu kvartérnych pokryvných útvarov predstavujú zeminy fluvialných sedimentov. Vrchným súvrstviom sú hliny a piesčité hliny fácii náplavových hĺn a pieskov až hlinitých pieskov. Na území Trenčianskej kotliny, vrchný hlinito – piesčitý pokryv na prevažnej časti územia má mocnosť 2 m až 3 m, lokálne v západnej časti dosahuje hrúbky 5 m až 6 m. V dôsledku stavebnej činnosti je značne narušený a nahradený rôznymi navážkami s mocnosťou okolo 1 m.

Priamo v hodnotenej lokalite sa na geologickej stavbe záujmového územia sa podieľa kvartérny komplex a predkvartérny mezozoický podklad.

Kvartérny komplex je zastúpený nivnými fluvialnými sedimentmi. Tieto sú reprezentované prevažne štrkami, menej piesčitými hlinami a pieskami. Súčasný povrch je dotváraný antropogénnou činnosťou vo forme navážok premenlivej mocnosti.

V podloží kvartérneho komplexu vystupujú mezozoické súvrstvia tvorené hlavnými dolomitmi hronika triasového veku a slieňovcami a slienitými vápencami mráznického súvrstvia jurského až kriedového veku.

### ***Geodynamické javy***

Na základe nízkej energie rovinatého reliéfu sa v hodnotenom území geodynamické javy nevyskytujú. Ide o geodynamicky stabilný reliéf bez výskytu svahových, alebo erózných javov. Z hľadiska stability je posudzované územie stabilné.

### ***Ložiská nerastných surovín***

V dotknutom území, ktoré je situované v zastavanom území mesta Trenčín sa nenachádza žiadne ložisko rudných, nerudných surovín, ropy a plynu.

V širšom území sa v minulosti ťažili nerastné suroviny na viacerých lokalitách. Boli to predovšetkým stavebné materiály, ako tehliarske suroviny, vápence, dolomity a štrkopiesky. V súčasnosti sa tu nenachádzajú ložiská nerastných surovín.

### ***Pôdne pomery***

Pôda predstavuje významný krajinný prvok s nezastupiteľnou energetickou a bioprodukčnou funkciou. Je výsledkom vzájomného pôsobenia atmosféry, hydrosféry, litosféry a biosféry. Je s nimi tesne spätá a preto detailne odráža súčasnú a čiastočne i minulú štruktúru krajiny. Zároveň je jedným z najdôležitejších existenčných faktorov ľudskej spoločnosti.

Pôdotvorné procesy sú podmienené rôznymi endogénnymi a exogénnymi faktormi ako je materská hornina, klíma, biologické činitele, geografia terénu. Odrazom vplyvu týchto faktorov sú základné vlastnosti pôdy, a to chemické, fyzikálne a biologické. Antropogénny tlak na využívanie pôdy na iné účely ako na plnenie jej primárnych produkčných a environmentálnych funkcií spôsobuje jej pozvoľný úbytok.

V širšom území (územie mesta Trenčín) sa nachádzajú nasledujúce pôdne typy:

- fluvizeme - nívne pôdy, rôznej zrnitosti a skeletnatosti, priamy migračný režim, priesakový
- kambizeme - hnedé pôdy, nasýtené, stredne ťažké, ťažké slabo skeletnaté až bez skeletu, hnedopôdny, eluviálny režim, priesakový
- kambizeme nasýtené až oglejené - stredne ťažké až ťažké, stredne skeletnaté, hnedopôdny eluviálny režim až glejový
- rendziny - stredne ťažké, stredne skeletnaté rendzinový eluviálny režim, priesakový.

### **Klimatické pomery**

V zmysle členenia SR na klimatické oblasti (Konček, M. et al., 1995) patrí širšie územie do klimatickej oblasti teplej (počet letných dní v roku nad 50, maximálna teplota vzduchu 25 °C a vyššia), podoblasti mierne vlhkej ( $I_z = 0$  až 60), okrsok - teplý, mierne vlhký, s miernou zimou, s teplotou vzduchu v januári nad -3 °C. Širšie posudzované územie patrí do mierne teplej oblasti, podoblasti mierne vlhkej ( $I_z = 0$  až 60), okrsku mierne teplého, mierne vlhkého, s miernou zimou, pahorkatinového.

Z hľadiska klimatickogeografických typov patrí riešené územie do typu krajiny s kotlinovou klímou s veľkou inverziou teplôt, mierne suchou až vlhkou, subtypu teplého so sumou teplôt 10 °C a viac, teplotou v januári -2 až -4 °C, teplotou v júli 18,5 až 20 °C, amplitúdou 22 až 24 °C, ročnými zrážkami 600 - 700 mm.

### **Zrážkové pomery**

Priemerný ročný úhrn zrážok sa v posudzovanom území pohybuje v rozmedzí 640 – 850 mm, pričom v osídlených kotlinových polohách je to do 700 mm a vo vyšších horských polohách nad 800 mm. Priemerný zrážkový úhrn za vegetačné obdobie je v nižších polohách 360 – 380 mm, vo vyšších polohách 450 – 500 mm.

Ročný zrážkový úhrn pri 10 % klimatickej zabezpečnosti (1 rok z desiatich) je v kotlinovej časti územia cca 750 mm, pri 90 % zabezpečení (9 rokov z desiatich) je to 520 mm. Priemerný počet dní so zrážkami viac ako 1 mm je v území ročne cca 95 - 100, počet dní so zrážkami viac ako 5 mm je 40 a so zrážkami viac ako 10 mm je to priemerne 17 dní. Priemerný počet dní so snehovou pokrývkou dosahuje v nižších polohách 50 - 60 dní, vo vyšších polohách sa sneh môže vyskytovať do 100 dní. Priemerný počet dní so snehovou pokrývkou nad 5 cm je v Trenčíne 30 dní, maximálna výška snehovej pokrývky je 40 – 60 cm.

### **Teplota**

Z geografických faktorov sú pre rozloženie a chod teplôt najdôležitejšie nadmorská výška a reliéf. Celkovo patrí posudzované územie k mierne teplým oblastiam v rámci Slovenska, pričom priemerné ročné teploty sa pohybujú v kotlinovej časti územia okolo 8,5 - 9,0 °C, v horských častiach je to 7,5 - 8,0 °C. Priemerná teplota teplého polroku (IV-IX) je na väčšine územia 14 - 15,5 °C. Najteplejším mesiacom býva júl (priemerná teplota na úrovni 16 - 18,5 °C), najchladnejším zasa január (- 2,0 až

3,0 °C). V absolútnych extrémoch teploty kolíšu v nižších polohách od - 30 °C do 38 °C, vo vyšších polohách je to od - 35 °C do + 35 °C. Dĺžka trvania užšieho vegetačného obdobia (priemerné denné teploty nad 10 °C) je v dotknutom území priemerne 160 - 175 dní v roku, pričom dĺžka bezmrazového obdobia je 150 - 170 dní v roku. Počet letných dní (s maximálnou teplotou vzduchu nad 25 °C) v dotknutom území je priemerne 50 - 60, mrazových dní (s výskytom teploty pod 0 °C) 100 - 120, ľadových dní (s celodenným mrazom) je priemerne 30 - 35.

### **Veternosť**

Prevládajúcimi smermi vetra v riešenom území sú severné a juho-západné. Priemerná rýchlosť vetra na dne kotliny a na svahoch je okolo 4 m/s. V lete je priemerná rýchlosť vetra nižšia (3,6 m/s), v zimnom období vyššia (4,2 m/s).

## **Hydrologické pomery**

### **Povrchové vody**

Hydrologicky patrí dotknuté územie do povodia rieky Váh. Hlavným recipientom a hydrologickou osou územia je Váh s celkovou dĺžkou 402,5 km, ktorý odvodňuje územie celej kotliny a preteká ňou v smere severo-južnom.

Hlavnými prítokmi:

- ľavostranné vodné toky: Teplička, Opatovský potok, Dobriansky potok, Kubrica, Kanál medzi Opatovským potokom a Sihoťou, Soblahovský potok, Lavičkový potok, Hukov potok;
- pravostranné prítoky: Biskupický kanál, Orechovský potok, Bukovinský potok, potok z oblasti Rúbaniska, bezmenné prítoky Drietomice.

Celé územie patrí k čiastkovému povodiu rieky Váh. Celé povodie spadá z hľadiska odtokových pomerov (Šimo, Zaťko, in Atlas krajiny SR, 2002) do vrchovinnno-nížinného typu s dažďovo-snehovým typom režimu odtoku, s výrazným podružným zvýšením prietokov koncom jesene.

Váh patrí do zoznamu vodohospodársky významných vodných tokov, plní významnú vodohospodársku a ekonomickú funkciu. Váh je recipientom a súčasne zdrojom povrchovej vody. Nachádza sa na ňom sústava vodných diel, z ktorých sa v Trenčíne nachádza vodná elektráreň Skalka a vodná nádrž Trenčianske Biskupice.

Podľa režimu odtoku patria uvedené toky do vrchovinnonížinnej oblasti s dažďovo-snehovým typom odtoku. Hladiny priemerných ročných prietokov v povodí Váhu sa pohybujú prevažne v rozpätí 60 až 110 % Qa a na hlavnom toku dosahovali hodnoty 65 až 85 % Qa. Najvyššie prietoky dosahujú v mesiacoch marec – apríl pri jarnom topení snehu a najnižšie sa vyskytujú na jeseň a v zime najmä za mrazových dní.

Na Váhu sa v riešenom území v súčasnosti nenachádza žiadna vodomerná stanica (najbližšie vodomerné stanice sú v Strečne a v Hlohovci).

### **Podzemné vody**

Záujmové územie sa podľa hydrogeologickej rajonizácie SR nachádza v rajóne Q-M 038 Kwartér Trenčianskej kotliny a príslušné mezozoikum Trenčianskej vrchoviny. Hlavným kolektorom podzemných vôd sú kvartérne sedimenty poriečnej nivy Váhu a jeho hlavných prítokov. Pod kvartérom prikrývkou sa predpokladajú horniny neogénu (pliocén) a mezozoika. V oblasti Trenčianskej Turnej vystupujú na povrch aj pestré pontské íly, miestami so štrkami a pieskami. V

riečnych sedimentoch prevládajú piesčité štrky stredno až hrubozrnné. Lokálne je zistená komunikácia ich podzemných vôd s vodami podložného mezozoika (Šuba, J., 1984). Využiteľné množstvá podzemných vôd rajónu sú jedny z najvyšších a pohybujú sa v rozmedzí 800-1500 l/s. Podľa kvantitatívnej VH bilancie za rok 2010 predstavujú využiteľné množstvá z rajónu 840 l/s, odber bol len 13 l/s.

Kolektorom sú veľmi dobre zvodnené piesčité štrky s mocnosťou 7 – 11 m. Filtračné parametre sedimentov - koeficienty filtrácie sa pohybujú rádovo  $10^{-2}$  -  $10^{-4}$  (prevažuje  $10^{-3}$  m.s<sup>-1</sup>), ich zaraďujú k dosť silne až silne priepustným horninám v zmysle klasifikácie Jetela J., 1982.

Chemické rozbery podzemných vôd územia mesta Trenčín a jeho blízkeho okolia potvrdili, že sú sčasti agresívne. Obsahy síranov nad 80 mg.l<sup>-1</sup> sa nachádzajú v podzemných vodách štrkovitých dnových náplavov poriečnych nív a nív horských tokov. Zvýšené obsahy síranov sa takmer zákonite objavujú v zastavanom území mesta Trenčín a v oblastiach v smere prúdenia podzemnej vody (Z a JZ). Lokálne sa vo fluvialných náplavoch objavuje agresivita z dôvodu nízkeho pH. Agresivita z dôvodu nízkej tvrdosti sa vyskytuje vo vodách zo svahových sedimentov a čiastočne z proluvialných piesčito-štrkových sedimentov. Agresívny CO<sub>2</sub> sa nachádza v podzemnej vode travertínových akumulácií a v štrkovitých sedimentoch horských tokov dotovaných minerálnou vodou. Podzemné vody s nízkym pH sa nachádzajú v rovnakých sedimentoch a podmienkach.

Charakter hladiny podzemnej vody je prevažne mierne napätý až voľný s výtlačnou výškou prevažne do 0,1 m lokálne až 1,1 m. V miestach s výskytom menej priepustných, polôh ílov v aluviálnej nive Váhu a pri vyšších stavoch hladiny podzemnej vody, sa charakter hladiny podzemnej vody miestami mení na napätý. Úroveň hladiny podzemnej vody je v dotknutom území ovplyvňovaná jednak množstvom zrážok infiltrovaných na blízky svahoch, ako aj úrovňou hladiny vody vo Váhu. Táto je regulovaná manipulačným poriadkom vodnej nádrže Trenčianske Biskupice. Manipulačný poriadok hata uvádza maximálnu hladinu vody na kóte 207,64 m n.m., minimálnu hladinu na kóte 205,39 m n.m. a 100-ročnú vodu na kóte 208,34 m n.m.

Hydrogeológia záujmového územia je predurčená geologickou stavbou danej oblasti. Zvodnenou vrstvou sú fluvialne štrky nachádzajúce sa pod vrstvou navážok, jemnozrnných a piesčitých zemín.

### ***Minerálne a geotermálne vody***

V širšom okolí hodnoteného územia sa nachádzajú minerálne pramene (kyselky) v katastrálnych územiach: Kubra, Orechové, Záblatie, Zlatovce, Soblahov a Trenčianska Turná.

Vo vlastnom riešenom území nie je zistený, ani evidovaný žiadny zdroj minerálnej ani geotermálnej vody.

### ***Vodohospodársky chránené územia***

Územie mesta Trenčín vrátane jeho mestských častí patrí do vodohospodársky chránenej oblasti Strážovské vrchy v zmysle Nariadenia Vlády SSR č.13/1987 Zb. o niektorých chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd. Ukončujúcou hranicou CHVO Strážovské vrchy je južný okraj intravilánu Trenčín v línii Soblahov - Trenčianske Biskupice - ľavý breh Váhu resp. styk alúvia.

V širšom území, na území mesta Trenčín sa nachádzajú dva vodné zdroje:

- - Vodný zdroj Sihoť
- - Vodný zdroj Soblahovská cesta

Záujmové územie sa nachádza v pásme hygienickej ochrany 2. stupňa vodného zdroja Soblahovská cesta.

### Chránené územia podľa osobitných predpisov

Územnou ochranou prírody sa v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny rozumie osobitná ochrana prírody a krajiny v legislatívne vymedzenom území v druhom až piatom stupni ochrany.

Najbližším veľkoplošným chráneným územím je Chránená krajinná oblasť Biele Karpaty. Z vyhlásených maloplošných chránených území sa najbližšie k dotknutému územiu v okrese Trenčín nachádzajú:

- PR Bindarka – v k.ú. Soblahov
- PR Ostrý vrch – v k.ú. Soblahov
- PR Zamarovské jamy – v k.ú. Kubrá a Zamarovce
- CHA Záblatský park – v k.ú. Záblatie
- PP Drietomské Beardlo – v k.ú. Drietoma
- PP Na Vršku – v k.ú. Kostolná – Záriečie
- PP Prepadlisko – v k.ú. Chocholná – Veľčice, Kostolná – Záriečie
- PR Trubarka – v k.ú. Trenčín
- PP Mitická Slatina – v k.ú. Trenčianske Mitice
- PP Selecký potok – v k.ú. Malé Stankovce, Selec

Z chránených vtáčích území sa najbližšie k dotknutému územiu nachádzajú:

- Strážovské vrchy
- Dubnické štrkovisko

Najbližšie položeným územím európskeho významu sú:

- Prepadlisko – v k.ú. Chocholná – Veľčice, Kostolná Záriečie
- Tok Váhu v Zamarovciach – v k.ú. Kubrá, Opatovce, Zamarovce
- Krasín – v k.ú. Dolná Súča
- Baske – v k.ú. Omšenie, Dolná Poruba

Priamo do riešeného územia ani do jeho blízkosti nezasahuje žiadne chránené ani navrhované chránené územie, resp. ochranné pásmo.

V zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny tu platí I. stupeň ochrany.

### Chránené stromy

V meste Trenčín sú evidované nasledujúce chránené stromy.

Tab. 2 Chránené stromy v meste Trenčín

| Názov             | Slovenský názov taxónu | Vedecký názov taxónu | Kataster |
|-------------------|------------------------|----------------------|----------|
| Trenčianske ginká | ginko dvojlaločné      | Ginkgo biloba L.     | Trenčín  |

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

Priamo v riešenom území sa nenachádzajú žiadne chránené stromy v zmysle zák. č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

**Prvky územného systému ekologickej stability**

Územný systém ekologickej stability (ÚSES) je celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ktoré zabezpečujú rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Táto je tvorená biocentrami, biokoridormi a interakčnými prvkami v hierarchických úrovniach: provincionalnej, nadregionálnej, regionálnej a miestnej (lokálnej) úrovni.

Pre širšie územie boli z pohľadu problematiky územného systému ekologickej stability spracované:

- Generel nadregionálneho územného systému ekologickej stability SR (odsúhlasený Vládou Slovenskej republiky - uznesením Vlády Slovenskej republiky č. 319 z 27. apríla 1992)
- RÚSES okresu Trenčín (URBION Bratislava, 1993),
- MÚSES mesto Trenčín (Regioplán, 1998).

V uvedených dokumentoch sú na území mesta Trenčín vymedzené:

- Biokoridor nadregionálneho významu: Rieka Váh.
- Biocentrá regionálneho významu: Trubárka, Háj.
- Biokoridory regionálneho významu: Bradlo, Opatová – Kubrická dolina – Soblahov, Kostolná – Vinohrady – Hrabovka.
- Súčasné biocentrá miestneho významu: Šerený vrch, Nová hora, Stará hora - Rúbanisko, Vinohrady, Gardianka, Skalka, Zamarovské jamy, Trenčiansky luh, Biskupická sihoť, Horná sihoť, Pod hôrkou, Radochová, Baranová, Pod Košňovcom, Kočina hora, Brezina, Halalovka.
- Navrhované biocentrá miestneho významu: Nozdrkovce štrkoviska, Urbárska Sihoť, Dolné lúky.
- Súčasné biokoridory miestneho významu: Bukovinský potok nad diaľnicou, Orechovský potok, Bukovinský potok s prítokom pod diaľnicou, Lavičkový potok, Soblahovský potok, Hukov potok, Brezina – lúky pod Košňovcom, Kubrický potok, prítok Kubrického potoka, Opatovský potok.
- Navrhované biokoridory miestneho významu: Nad diaľnicou, Zlatovský potok, Brezina – Halalovka.

Priamo v posudzovanom území sa nenachádza žiadny prvok územného systému ekologickej stability.

**3.6.2. Krajina, krajinný obraz, stabilita, ochrana, scenéria****Krajinná štruktúra**

Súčasná krajinná štruktúra (druhotná krajinná štruktúra) je tvorená súborom prvkov, ktoré človek ovplyvnil, čiastočne alebo úplne pozmenil, resp. novo vytvoril ako umelé prvky krajiny (Ružička, Ružičková, 1973). Sú charakterizované z fyziognomickoformačno-ekologického hľadiska. Ich obsahovú náplň určuje funkčná charakteristika (spôsob využitia prvkov), biotická charakteristika prvkov (charakteristika reálnej vegetácie a biotopov), stupeň antropickej premeny (prírode blízke prvky až umelé technické prvky) a formačná charakteristika podľa priestorového usporiadania prvkov, resp. krajinných štruktúr (plocha, línia a bod).

Miesto navrhovanej činnosti ako aj širšie dotknuté územie má typický antropogénny charakter s intenzívnym využitím na priemyselnú výrobu a v sektore služieb a obchodu. V krajine dotknutého územia a jeho okolia sa nachádzajú človekom vytvorené alebo modifikované prvky, ktoré dávajú predstavu o súčasnom využití územia. K zmene krajinej štruktúry dotknutého územia prišlo v období odlesnenia, keď sa územie začalo využívať na poľnohospodárske účely (orná pôda, lúky a pasienky). V súčasnej krajinej štruktúre širšieho okolia dominuje mestská krajina. Širšie okolie je tvorené zastavaným územím mesta Trenčín.

### Scenéria

Na západe vystupuje hrebeň Bielych Karpát, na severovýchode hrebeň Strážovských vrchov a na juhovýchode Považského Inovca.

### Stabilita

Stupeň ekologickej stability územia vyjadruje plošný pomer medzi prirodzenými, poloprirodzenými a antropogénnymi prvkami v danom území. Koeficient ekologickej stability odráža vzájomný pomer pozitívnych a negatívnych prvkov v území. Dotknuté územie sa nachádza v urbanizovanej oblasti bez ekostabilizačných prvkov. Územie je charakterizované antropogénnymi vplyvmi. Jestvujúce plochy sú zastavané. Ekologická stabilita dotknutého územia je hodnotená ako nízka.

### Fauna a flóra

#### *Kvalitatívna a kvantitatívna charakteristika vegetácie riešeného územia*

Z fytogeografického hľadiska (Futák, 1980), patrí riešené územie do oblasti západokarpatskej flóry (Carpaticum occidentale), obvodu západobeskydskej flóry (Beschidicum occidentale), okresu Západobeskydské Karpaty.

Základnú predstavu o vegetačnom kryte poskytuje Geobotanická mapa SSR (Michalko a kol., 1986), ktorá znázorňuje potenciálnu vegetáciu. Potenciálna prirodzená vegetácia predstavuje takú vegetáciu, ktorá by sa vyvinula za súčasných klimatických, edafických a hydrologických podmienok, keby človek do vývojového procesu nijakým spôsobom nezasahoval.

Potenciálna prirodzená vegetácia je jedným zo základov pre vymedzenie ekologicky významných segmentov krajiny. Skladba a štruktúra prírodného prostredia ako ekologického vegetačného potenciálu daného stanovišťa je dôležitá pre plánovanie využitia záujmového územia v súlade s prírodnými podmienkami. Pôvodne až na malé výnimky pokrývali celé územie Trenčína listnaté lesy. Zastavaná a aj poľnohospodársky využívaná časť má však podstatne zmenené ekologické podmienky.

Druhové zloženie drevín: jaseň úzkolistý panónsky (*Fraxinus angustifolia*, subsp. *danubialis*), dub letný (*Quercus robur*), brest hrabolitý (*Ulmus minor*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), javor poľný (*Acer campestre*), čremcha strapcovitá (*Padus avium*), topol' biely (*Populus alba*), topol' čierny (*Populus nigra*), topol' osika (*Populus tremula*), jeľša lepkavá (*Alnus glutinosa*), rozličné druhy vrúb (*Salix*), svíb krvavý (*Swida hungarica*), vtáčí zob (*Ligustrum vulgare*), bršlen európsky (*Euonymus europaea*), javor tatársky (*Acer tataricum*), rozličné druhy hloha (*Crataegus*) a lieska (*Corylus avellana*).

V dotknutom aj širšom území je pôvodná vegetácia výrazne ovplyvnená antropickou činnosťou. Súčasné druhové a priestorové zloženie drevín je výsledkom dlhodobých procesov a je odrazom vplyvu človeka na prírodné prostredie a premenu pôvodných spoločenstiev.

### **Charakteristika biotopov**

Podľa členenia územia Slovenska na živočíšne regióny (Čepelák in Atlas SSR 1980) patrí riešené územie do provincie Karpaty, oblasti Západné Karpaty, obvodu vnútorného, okrsku západného.

Zo zoogeografického hľadiska fauna riešeného územia prináleží do euro sibírskej podoblasti palearktiskej oblasti. Živočíšne spoločenstvá majú charakter západokarpatskej podhorskej a horskej fauny. V širšom riešenom území sa uplatňujú druhy od nížinných až po horské druhy, od prvkov chladnomilných až po výrazne teplomilné druhy.

V širšom území mesta Trenčín bolo podľa spracovaného MUSES mesta Trenčín, Regioplán 1998 zistených viac ako 253 druhov stavovcov, z ktorých najpočetnejšie boli zastúpené vtáky (Aves) – 160 druhov, z ktorých viac ako 117 tu i hniezdilo, trieda cicavcov (Mammalia) – 38 druhov, rýb 38 druhov, obojživelníky - 12 druhov, plazy – 5 druhov. Druhovo najpočetnejšie je zastúpené spoločenstvo vodných a pri vode žijúcich živočíchov, čo vyplýva z prítomnosti Váhu a jeho prítokov, ktoré poskytujú vhodné životné podmienky pre vodné a pri vode žijúce druhy stavovcov a je významnou migračnou cestou sťahovavého vtáctva.

Živočíšstvo mesta Trenčín zastupujú svojou početnosťou predovšetkým lesné a lesostepné druhy stavovcov, ktoré sú typické v lesných komplexoch Breziny, Gardianky, Novej hory, Skalky, Kubrianskej či Opatovskej doliny a ďalších. Z plazov možno spomenúť užovku stromovú (*Elaphe longissima*) a jaštericu zelenú (*Lacerta viridis*), z vtákov sokola sťahovavého (*Falco peregrinus*), jastraba krahulca (*Accipiter nisus*), dudka chochlatého (*Upupa epops*), krutihlava lesného (*Jynx torquilla*), žltouchvosta lesného (*Phoenicurus phoenicurus*), z cicavcov bieložúbku bielobruchú (*Crocodylus leucodon*), raniaka hrdzavého (*Nyctalus noctula*), ucháča sivého (*Plecotus austriacus*), plcha obyčajného (*Glis glis*), plcha záhradného (*Eliomys quercinus*) a ďalšie. Výslnné okraje lesa v Bielokarpatskom podhorí sú dôležitým biotopom hmyzu, pričom z rovnokrídlovcov sa tu nachádzajú koníky (koník červenokrídly (*Psophus stridulus*), koník modrokrídly (*Oedipoda coerulescens*). Rastlinná etáž je domovom pavúkov, napr. *Linyphia triangularis*, *Agelena labyrinthica*. Blízko vlhkých stanovišť sa zdržiavajú salamandra škvrnitá (*Salamandra salamandra*) i skokan štišly (*Rana dalmatina*). Nižšie listnáče a kroviny vyhľadávajú strakoš červenochrbtý (*Lanius collurio*), muchár sivý (*Muscicapa striata*), prhlaviar červenkastý (*Saxicola rubetra*), krutihlav hnedý (*Jynx torquilla*). V korunách stromov hniezdi bocian čierny (*Ciconia nigra*). Skoro na jar sem prilieta sluka lesná (*Scolopax rusticola*). Z drobných zemných cicavcov sa tu nachádza jež východoeurópsky (*Erinaceus concolor*). Chudobnejšie sú stavovce zastúpené v agrobiocenózach. Medzi typických zástupcov patria jarabica poľná (*Perdix perdix*), prepelica poľná (*Coturnix coturnix*), bažant obyčajný (*Phasianus colchicus*), zajace (*Lepus europaeus*), trasochvost žltý (*Motacilla flava*), škvránok poľný (*Alauda arvensis*), prhlaviar červenkastý (*Saxicola rubetra*) a z cicavcov tchor obyčajný (*Putorius putorius*), hraboš poľný (*Microtus arvalis*), syseľ obyčajný (*Citellus citellus*), krt obyčajný (*Talpa europaea*), liška obyčajná (*Vulpes vulpes*), lasica obyčajná (*Mustela nivalis*), srnec hôrny (*Capreolus capreolus*), sviňa divá (*Sus scrofa*), ďalej sa tu vyskytujú niektoré druhy plazov ako napr. jašterice. K charakteristickým členom pôdneho edafónu na poľnohospodárskych pôdach patria háďatká, pásavka zemiaková (*Leptinotarsa decemlineata*), zrníarky a nosániky. Z blanokrídlovcov sa na poliach v čase kvitnutia olejní a krmovín hojne vyskytuje včela medonosná (*Apis mellifera*). Na opeľovaní poľných kultúr sa okrem čmeľa zemného (*Bombus terrestris*) podieľajú aj samotárske

včely (z rodu *Andrena* a *Halictus*), osy, hrabavky, kutavky. Lány kukurice (steblá a klasy) poškodzujú húsenice vijačky kukuričnej (*Ostrinia nubilalis*). Z motýľov je charakteristický výskyt mlynárika kapustového (*Pieris brassicae*), mlynárika repového (*Pieris rapae*) a mlynárika repkového (*Pieris napi*).

Vlastné riešené územie predstavuje chudobný biotop ľudských sídiel. Živočíšne spoločenstvá v tomto priestore sú chudobné počtom druhov i počtom jedincov, sú to všetko synantropné a kozmopolitné druhy viazané na biotopy ľudských sídiel. Ojedinele tu zabľúdia zo vzdialenejšieho okolia niektoré významnejšie i vzácnejšie mobilnejšie druhy (zástupcovia avifauny), ale jedná sa o výskyt čisto náhodný a krátkodobý.

#### ***Migračné koridory živočíchov***

V rámci širšieho riešeného územia sa v riešenom území vyskytuje výrazný migračný biokoridor hydrického typu - nadregionálny biokoridor rieky Váh. Ponad tok Váhu vedie interkontinentálny letový migračný koridor jarých a zimných migrácií avifauny, zároveň recipient Váhu je zaradený k hydrickým biokoridorom ichtyofauny európskeho významu.

Cez vlastné riešené územie neprechádzajú žiadne migračné koridory živočíchov vyššieho rádu.

### **3.6.3. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrohistorické hodnoty územia**

#### **Obyvateľstvo**

Mesto Trenčín má rozlohu 81,99 km<sup>2</sup>. K 01.01.2022 žilo v meste Trenčín 54 368 obyvateľov.. Z toho podiel obyvateľstva predstavuje deti vo veku 0 - 3 roky v počte 1 577, vo veku 3 - 6 rokov 1 558, vo veku 6 - 15 rokov 4 431, vo veku 15 -18 to bolo 1347, vo veku 18 – 60 rokov v počte 29 934 a vo veku 60 a viac 15 521 obyvateľov. Vzhľadom na rozlohu mesta je hustota osídlenia 663 obyvateľov na km<sup>2</sup>.

#### **Sídla**

Mesto Trenčín je centrom regiónu a sídlom krajských, okresných a mestských úradov. Charakter sídla je priemyselno - poľnohospodársky. Pôsobí polarizačne aj aglomerizačne na okolité obce a vytvára sústavu vzájomne prepojených sídelných uzlov. Mesto má predpoklady pre ďalší rozvoj predovšetkým svojou polohou, demografickou skladbou, sústreďovaním školstva, vedy, kultúry a podnikateľských aktivít regionálneho významu, svojimi výrobnými kapacitami a pod.

#### **Poľnohospodárstvo, priemysel, lesné hospodárstvo**

Mesto Trenčín tvorí prevažne nepoľnohospodárska pôda (64,68 % výmery mesta Trenčín) a je tvorená lesmi (37,83 % výmery mesta Trenčín), vodnými plochami (3,43 % výmery mesta Trenčín), zastavanými plochami (15,41 % výmery mesta Trenčín) a ostatnými plochami (8 % výmery mesta Trenčín) a poľnohospodárska pôda zaberá 35,31 % územia mesta Trenčín.

#### **Polnohospodárstvo**

Polnohospodárska pôda zaberá 35,31 % územia mesta Trenčín a je tvorená ornou pôdou o zábere 20,89 % výmery mesta Trenčín, chmeľnicami o výmere 1,04 % výmery mesta Trenčín,

záhradami o výmere 2,91 % výmery mesta Trenčín, ovocnými sadičkami o výmere 0,21 % výmery mesta Trenčín a trvalými trávnyimi porastmi o výmere 10,25 % výmery mesta Trenčín).

Okres Trenčín má v oblasti rastlinnej výroby rozvinuté pestovanie jačmeňa, cukrovej repy a pšenice. V ovocinárstve sa tu darí slivkám, jablňam a čiastočne marhuliam. Na severovýchode okresu sa pestujú zemiaky. Vo vyššie položených častiach okresu sa rozsiahle plochy využívajú ako lúky a pasienky. Poľnohospodárska produkcia z hrubého obratu má rastúcu tendenciu, rastlinná produkcia z toho tvorí cca 35 %.

Poľnohospodárske využitie pôdneho fondu na území okresu je vyvážené. Produkciu poľnohospodárskej výroby tvoria prevažne obilniny, krmoviny, kukurica, cukrová repa, olejniný, okopaniny a chmeľ.

### **Priemysel**

Hospodárska základňa mesta Trenčín je sústredená do niekoľkých priemyselných zón (Priemyselná zóna Zámotie, Priemyselná zóna Sever, Priemyselná zóna Juh, Priemyselná zóna Východ – Kubrá a Priemyselná zóna Letecké opravovne), ktoré sa sformovali zväčša v okrajových polohách mesta s výhodnejším dopravným napojením. Priemysel je situovaný do priemyselných parkov a výrobo-obslužných zón.

Okres Trenčín je charakteristický rozvinutým priemyslom. Medzi tradičné nosné odvetvia priemyslu patrí najmä strojárstvo, textilný priemysel, sklársky priemysel, kovospracujúci a potravinársky priemysel. Ťažisko priemyslu v okrese je sústredené najmä v krajskom meste Trenčín, kde dominuje predovšetkým strojársky priemysel doplnený elektrotechnickým priemyslom. Z konkrétnych podnikov možno uviesť napr. Konštrukta Industry, a.s., Trenčín, Vaillant s.r.o. Trenčianske Stankovce, (strojársky priemysel), Leoni Slovakia, s.r.o., Trenčín (elektrotechnický priemysel), Old Herold Firm, a.s., Považský cukor a.s., Trenčianska Teplá (potravinársky priemysel), Cemmac, a.s., Horné Srnie (priemysel stavebných hmôt), Vetropack Nemšová, s.r.o. (sklársky priemysel), Letecké opravovne Trenčín, a.s., Vojenský opravárenský podnik, a.s., Trenčín (strojársky priemysel).

### **Lesné hospodárstvo**

Územie mesta Trenčín zaberá plochu cca 81 995 tis. m<sup>2</sup>. Z tejto plochy tvoria lesné pozemky 31 049 tis m<sup>2</sup>.

Na území mesta Trenčín sa nachádzajú lesy od 2. vegetačného stupňa až po 4. Vegetačný stupeň, pričom najviac je zastúpený 3. vegetačný stupeň a to hospodársky súbor lesných typov 311 (57,3 %), t.j. živné dubové bučiny. Územie patrí do dvoch lesných oblastí, a to Lesná oblasť 05 - Považský Inovec (táto lesná oblasť s lesnatosťou 37,9 % sa na území mesta Trenčín nachádza na ľavej strane Váhu a jej súčasné drevinové zloženie sa blíži k prírodnému, ale na území lesného parku Brezina je dosť zmenené v prospech borovice lesnej a borovice čiernej) a Lesná oblasť 15 - Biele Karpaty (táto lesná oblasť s lesnatosťou 37,5 % sa na území mesta Trenčína nachádza na pravej strane Váhu). Do popredia vystupuje význam mestských lesov ako zázemia obyvateľov mesta pre oddych a krátkodobú rekreáciu. Lesy na území mesta obhospodarovujú Lesy Slovenskej republiky, š.p. Banská Bystrica, Odštepny závod (OZ) Trenčín (55%). Ďalšími obhospodarovateľmi lesov sú neštátne subjekty (fyzické a právnické osoby, pozemkové spoločenstvá, Mesto Trenčín). Na území mesta Trenčín sa vyskytuje kategória lesov hospodárskych, ochranných a lesov osobitného určenia. Hospodárske lesy zaberajú najväčšiu výmeru (85,9 %), lesy ochranné 5,8 % a lesy osobitného určenia 8,3 %. Ochranné lesy sú vyhlásené najmä ako lesy na nepriaznivých stanovištiach

(subkategória „a“) a ako ostatné lesy s prevažujúcou funkciou ochrany pôdy (subkategória „d“), ktoré plnia hlavne protieróznou funkciou. Lesy osobitného určenia sú najmä lesy prímestské a ďalšie lesy s významnou zdravotno-rekreačnou funkciou (Lesopark Brezina a Zábranie). Lesné porasty na území mesta Trenčín patria do LHC Trenčianske Stankovce, Dolná Súča a Opatová.

### **Služby**

Vybavenosť mesta Trenčín je zastúpená skupinami nekomerčnej sociálnej vybavenosti (školsťvo, kultúra, administratíva... ) ako i skupinami komerčnej vybavenosti (obchod a služby). Vybavenosť územia službami je veľmi rôznorodá a variabilná, závislá na sociálno-ekonomických podmienkach a je na úrovni typickej vybavenosti centra nadregionálneho významu.

Komerčná vybavenosť v meste Trenčín je pokrývaná hlavne prostredníctvom 3 obchodných centier (Laugaricio, Max, Južanka) a 2 nákupných zón (Tesco/Big Box a OBI). V meste je zastúpená široká sieť potravinových reťazcov ako Billa, Kaufland, Lidl, a tiež celá škála špecializovaných predajní (nábytok, automobily atď.)

### **Školstvo**

Školstvo na území mesta Trenčín tvorí komplexná štruktúra reprezentovaná vzdelávacími inštitúciami zabezpečujúcimi vzdelávanie od predškolského veku po univerzitné vzdelávanie. V meste Trenčín sa nachádza 16 materských škôl, detské jasle a 11 súkromných materských škôlok.

V meste Trenčín sa nachádza 9 verejných základných škôl, 1 cirkevná základná škola, 1 súkromná základná škola a 1 špeciálna základná škola.. Odborné umelecké vzdelanie zabezpečuje Základná umelecká škola K. Pádivého. Na území mesta pôsobia ešte 2 súkromné umelecké školy.

V rámci stredoškolského vzdelávania pôsobia na území Trenčína 4 gymnázia (cirkevné, štátne, súkromné a športové) a 11 stredných odborných škôl (Dopravná akadémia, Obchodná akadémia Milana Hodžu v Trenčíne atď.).

Vrchol vzdelávacej štruktúry je tvorený Trenčianskou univerzitou Alexandra Dubčeka a pobočkou City University of Seattle.

### **Kultúra**

V meste Trenčín sa nachádza široká škála kultúrnych zariadení prezentovaná najmä Krajskou knižnicou Michala Rešetku, Galériou Miloša Alexandra Bazovského, Trenčianskym múzeom, Domom armády a inými. Tie sú doplnené sieťou mestských knižníc, kultúrnych stredísk a ďalších zariadení.

### **Zdravotníctvo a sociálna starostlivosť**

V meste v rámci zdravotnej starostlivosti je k dispozícii Fakultná nemocnica Trenčín. V súčasnosti má Fakultná nemocnica Trenčín 17 lôžkových oddelení, 3 pracoviská spoločných vyšetrovacích a liečebných zložiek, 16 príjmových ambulancií, 42 samostatných odborných ambulancií a ďalšie odborné ambulancie, ktoré sú súčasťou oddelení. Špecializovaným ústavným zariadením je Nemocnica pre obvinených a odsúdených v Trenčíne s celkovým počtom 177 lôžok, ktorá je v zriaďovateľskej pôsobnosti Ministerstva spravodlivosti SR. V Trenčíne sú zdravotné strediská, neštátne zdravotné zariadenia a množstvo lekární, ktoré poskytujú komplexnú zdravotnú starostlivosť.

Sociálne služby mesta Trenčín sú zabezpečované opatrovateľskou službou pre seniorov a zdravotne ťažko postihnutých občanov a prevádzkované zariadenie opatrovateľskej služby. Pre seniorov, ktorí dosiahli vek rozhodný pre priznanie starobného dôchodku je určené Zariadenie pre seniorov Lavičková 10, Trenčín. Taktiež v meste Trenčín fungujú neverejní poskytovatelia sociálnej služby – zariadenia pre seniorov: Dom Humanity - Slovenský červený kríž, Refugium, n.o., Seniorville Trenčín, Občianske združenie Čistá duša. Pod záštitou Asociácie hospicovej a paliatívnej starostlivosti je v prevádzke Hospic milosrdných sestier sv. Vincenta - Satmárok v Trenčíne – Refugium, n.o. Základom aktivity v kultúrno-spoločenskom živote seniorov sú kluby dôchodcov.

V rámci náhradnej starostlivosti pre opustené deti funguje Detský domov - Detské mestečko v Zlatovciach, a Detský domov Lastovička. Pre zdravotne postihnuté deti vyvíja svoju činnosť Domov sociálnych služieb DEMY

## **Doprava a dopravné plochy**

### **Cestná doprava**

Mesto Trenčín sa nachádza na trase medzinárodného multimodálneho koridoru Va., ktorý v cestnej doprave predstavuje cesta I/61 a hlavne trasa diaľnice D1 (v Trenčíne aj s privádzacom po cestu I/61). Územím Trenčína prechádza trasa E75 (cesta I/61) Žilina – Považská Bystrica – Trenčín – Trnava – Bratislava zaradená do siete európskych ciest.

Mestom prechádza v smere juh – sever trasa cesty I/61, ktorú v centre mesta križuje cesta II/507. Cesta II/507 prechádza južnou časťou mesta od Beckova a pokračuje severným smerom na Nemšovú po druhej strane Váhu. Tieto cesty tvoria aj základnú komunikačnú kostru mesta. Územne odlúčené mestské časti (bývalé samostatné obce) sú pripojené k organizmu mesta Trenčín cestami III. triedy s ukončením v jednotlivých MČ, takže tvoria vlastne súčasnú cestnú sieť mesta.

Mesto Trenčín leží na rozvetvení trás D1 a R2, ktoré zapadajú do európskeho diaľničného systému a sú zaradené do siete ciest s medzinárodnou prevádzkou (R2 = E50, D1 = E75). Budúca trasa R2 bude situovaná južne od územia mesta Trenčín.

Na tento nadradený systém dopravnej obsluhy sa pripájajú cesty I. až II. triedy. Sú to:

- cesta I/61, zaradená podľa dopravnej dôležitosti do vybranej cestnej siete ako ťah H-61,
- cesta I/9, zaradená do vybranej cestnej siete ako ťah H-50,
- cesta II/507, ktorá sprostredkúva priečne spojenie medzi týmito cestami a Trenčínoma
- cestou I/57 od Nemšovej, zaradená do vybranej cestnej siete ako ťah Z-70.

Dopravný skelet mesta dopĺňajú tieto komunikácie - cesty III. triedy:

- III/1873 spojenie medzi cestou I/61 a Kubrou,
- III/1872 spojenie medzi cestou I/61 a Kubricou,
- III/1880 spojenie cesty II/507 cez mesto do Soblahova,
- III/1881 spojenie cesty II/507 cez Trenčín do Hrabovky,
- III/1892 bývalá II/507 v trase Trenčín - Trenčianska Turná,
- III/1879 Trenčín - Nozdrkovce,
- III/1870 cesta I/61 - Záblatie,
- III/1871 cesta I/61 Záblatie – Zlatovce.

V meste Trenčín je prevádzkovaná MHD. Trasy prímestskej dopravy využívajú cesty I. II. a III. triedy a ich prieťahy cez mesto. Súčasťou systému PHD je aj autobusová stanica, ktorá je

umiestnená v tesnej väzbe na predstaničný priestor železničnej stanice Trenčín. Prímestské linky majú zastávky na celom území mesta, pričom je prepravná ponuka využívaná aj na jazdy v rámci územia mesta. Prímestskú dopravu zabezpečuje cca 40 liniek. Hlavným prejazdovým uzlom pre prímestskú hromadnú dopravu a diaľkové linky je autobusová stanica pri železničnej stanici Trenčín.

### **Železničná doprava**

Mestom Trenčín prechádzajú železničné trate č. 120 Bratislava – Žilina, ktorá patrí medzi magistralne železničné ťahy a č. 143 Trenčín – Chynorany, ktorá je základnou železničnou traťou. Trenčín leží na železničnej trati č. 120 z Bratislavy do Žiliny, ktorá je súčasťou medzinárodného multimodálneho koridoru č. Va. V súčasnosti prebieha jej modernizácia, pričom sa v tomto úseku uvažuje so zabezpečením maximálnej rýchlosti 140 km.hod.<sup>-1</sup> s možnosťou zvýšenia podľa miestnych pomerov na rýchlosť 160 km.hod.<sup>-1</sup>. Modernizácia koridoru zahŕňa aj modernizáciu železničných staníc a zastávok.

V dotknutom území sa nachádzajú dve železničné stanice a to Trenčín a Zlatovce na trati č. 120. Ďalšia železničná stanica Trenčianska Turná na trati č. 143 leží na území mesta len čiastočne (časť na území obce Trenčianska Turná). Železničné zastávky sa nachádzajú na trati č. 120 (Opatová) a na trati č.143 (Trenčín – predmestie). Železničná stanica Trenčín predstavuje ťažisko osobnej a nákladnej dopravy mesta i regiónu, železničná stanica Zlatovce má ťažisko významu v napojení vlečkového systému výrobných podnikov na pravom brehu Váhu. V medzinárodnej osobnej doprave je železničná trať č. 120 využívaná systémami EC a IC, v medzinárodnej nákladnej doprave je zaradená do trás AGTC. Táto železničná trať je zaradená do siete medzinárodných železničných tratí AGC/AGTC s označením E 63/C - E 63. V súčasnosti je železničná trať č. 120 dvojkoľajná, elektrifikovaná striedavou trakčnou sústavou 25kV/50Hz, pozostávajúca z viacerých nesúrodých rýchlostných traťových úsekov. Maximálna traťová rýchlosť je 120 km.hod.<sup>-1</sup> s miestnymi obmedzeniami až na 70 km.hod.<sup>-1</sup>. Trať č. 143 je jednokolejnou neelektrifikovanou železničnou traťou regionálneho významu, určenou pre osobnú a nákladnú dopravu. Spája mesto Trenčín so sídlami západnej časti stredného Slovenska.

### **Iná doprava**

Váh je podľa Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) zaradený ako vodná cesta E 81, ktorá by mala spĺňať parametre triedy vodných ciest Vb v úseku od ústia po Žilinu (min. svetlá výška premostení 7,00 m).

V Trenčíne sa nachádza regionálne letisko, ktorí je umiestnené medzi Nozdrkovcami a Opatovcami. Letisko je zaradené do skupiny 2C (dĺžka 2000 m a šírka 30 m). Areál civilnej časti letiska nadväzuje na areál Leteckých opravovní Trenčín.

### **Infraštruktúra a inžinierske siete**

Záujmovým územím riešeného regiónu prechádzajú všetky potrebné siete technickej infraštruktúry.

Mesto je zásobované elektrickou energiou, plynom, teplom a pitnou vodou.

### **Zásobovanie pitnou vodou a odkanalizovanie**

Zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou v meste Trenčín je zabezpečované prostredníctvom verejného vodovodu. Skupinový vodovod Trenčín je systém vodných zdrojov, vodojemov, čerpacích

staníc a potrubí zásobujúci vodou mesto Trenčín a ďalšie obce. Voda priteká do Trenčína zo všetkých štyroch svetových strán. Vodovod pôvodne slúžil pre zásobovanie vodou mesta Trenčín. S rastom mesta stúpali požiadavky na potrebu vody. Vodovodný systém zahŕňa 4 tlakové pásma. V prvom tlakovom pásme sa nachádza na pravobrežnej strane mesta jeden vodojem 2 x 2 250 m<sup>3</sup> (umiestnený na katastrálnom území obce Zamarovce). Na ľavobrežnej strane mesta sa v prvom tlakovom pásme nachádzajú 3 vodojemy (vodojem Horný Šianec o obsahu 2 x 5 000 m<sup>3</sup> - riadiaci vodojem prvého tlakového pásma, 2 x 1 000 m<sup>3</sup> a 2 x 1 000 m<sup>3</sup>). V 1,5-tom tlakovom pásme sa nachádza vodojem 1 x 150 m<sup>3</sup> a 2 x 2 500 m<sup>3</sup>. Pre 2. tlakové pásmo slúži vodojem o obsahu 2 x 1 500 m<sup>3</sup> a pre 2,5-té tlakové pásmo vodojem o obsahu 2 x 1 500 m<sup>3</sup>.

Najvýznamnejšími privádzačmi pitnej vody sú Zamarovce - Trenčín (DN 600), Štvrtok nad Váhom- Trenčín (DN 600), Dobrá - Trenčín (DN 350), Stankovce - Trenčín (DN 300). Väčšinu privádzačov tvoria gravitačné privody, zostatok výtlačné rady zabezpečujúce plnenie vodojemov. Distribúcia vody od zásobnej siete je z vodojemov v obytnom a výrobnom území zabezpečovaná zásobnými rádmi z VDJ Kubrá DN 400, VDJ Zamarovce DN 600, VDJ Trenčín I. DN 400, VDJ Horný Šianec DN 500, z ČS Sihoť DN 300, VDJ 1,5, 2, 2,5 Trenčín Juh DN 400 a 600. Vlastná rozvodná a uličná sieť pozostáva z profilov DN 350 - 150, 100 - 80. Vodovodný distribučný systém 1. tlakového pásma na území ľavého a pravého brehu Váhu je prepojený profilom DN 250 v trase súčasného cestného mosta cez Váh. Rozvodná a uličná sieť je vybudovaná na súčasný rozsah zastavaného obytného územia, kapacitne nadväzuje na hlavné zásobné rady potrubiami pozostávajúcich od DN 350 - 150, uličné rady vo väčšine sú budované DN 100 a skoršie budované DN 80. Celková dĺžka vodovodného potrubia v roku 2004 bola cca 140 km, z toho cca 45 km na pravej strane mesta.

Kanalizácia je v meste Trenčín vybudovaná v celom rozsahu, okrajové časti boli dopojené v nedávnej minulosti. Kanalizácia je vybudovaná ako jednotná sústava stôk (v nových oblastiach ako splašková delená kanalizácia), ktorá je odvádzaná kanalizačným zberačom a na pravobrežnej časti privádzačom (výtlačným potrubím) na čistiareň odpadových vôd v Biskupiciach, resp. pravobrežnú ČOV. Kanalizácia bola budovaná postupne ako kanalizácia gravitačná a jednotná, s odľahčovacími komorami a odľahčením do recipientov. Súčasné odvádzanie odpadových vôd je gravitačné hlavnými kmeňovými stokami A a H (ľavobrežná a pravobrežná časť mesta) a ďalej hlavnými stokami B, C, D, E, F, G, I, J, K, L a rozsiahlou uličnou sieťou kanalizačných stôk, ktoré zabezpečujú odkanalizovanie mesta. Kanalizácia odvádza splaškové vody od obyvateľstva, dažďové vody a odpadové vody z priemyslových závodov. Pre oddelenie dažďových vôd je na stokách osadených celkom 8 odľahčovacích komôr. Niektoré, prevažne okrajové oblasti mesta majú vybudovanú iba splaškovú stokovú sieť (často riešenú pomocou čerpacích staníc). Dažďové vody v týchto lokalitách sú odvádzané prirodzenými spôsobmi a často za väčších zrážkových udalostí spôsobujú lokálne povrchové zaplavovanie územia. Problémom kanalizácie mesta je funkcia niektorých kmeňových zberačov za dažďových udalostí a niektorých odľahčovacích komôr z hľadiska počtu prepádov.

Jestvujúce ČOV v Trenčíne (pravobrežná a ľavobrežná) slúžia pre čistenie odpadových vôd mesta Trenčín a príslušných častí napojených na kanalizačnú sieť a taktiež pre čistenie priemyslových odpadových vôd produkovaných miestnymi podnikmi a prevádzkami. Bytová zástavba mesta Trenčín, vrátane priemyslových zón je odkanalizovaná prevažne jednotnou stokovou sieťou. Likvidácia splaškových odpadových vôd od časti producentov, ktorí nie sú napojení na stokovú sieť, je riešená zvozom na ČOV.

Verejný vodovod a verejná kanalizácia je v správe Trenčianskych vodární a kanalizácií a.s..

**Zásobovanie elektrickou energiou**

Zásobovanie bytového fondu, objektov občianskej a technickej vybavenosti a priemyselných objektov elektrickou energiou je zabezpečené z distribučných trafostaníc, ktoré sú napájané vzdušnými a káblovými prípojkami.

**Teplo, plyn**

V meste Trenčín je realizovaná plynifikácia na väčšine územia mesta. Alternatívnym zdrojom tepla je elektrická energia, ale aj návrat ku klasickým zdrojom ako je biomasa.

V súčasnosti je mesto Trenčín zásobované teplom a teplou úžitkovou vodou kombinovaným spôsobom, a to z centrálnych zdrojov tepla (CZT) a decentralizovaných zdrojov. Objekty situované v dosahu horúcovodných a teplovodných rozvodov sú zabezpečované teplom a teplou úžitkovou vodou zo zdrojov CZT, objekty mimo týchto väčšinou podzemných vedení sú zásobované teplom a teplou úžitkovou vodou (TÚV) decentralizovaným spôsobom, kotlami väčšinou na spaľovanie zemného plynu. Pri zásobovaní z CZT slúžia ako zdroje tepla areálové a blokové kotolne na palivo zemný plyn. Bytové jednotky sú v prevažnej miere zásobované z tepelných zdrojov. Prevádzku ďalších väčších zdrojov tepla si pre svoje areály zabezpečujú jednotlivé podnikateľské subjekty vo vlastnej réžii. Bytový sektor, t.j. obytné domy, je zásobovaný teplom zo 120 zdrojov tepla (kotolní). Z uvedeného počtu 4 kotolne zásobujú bytový aj verejný sektor a 10 kotolní zásobuje bytový aj podnikateľský sektor. Zo 106 kotolní, ktoré zásobujú teplom len bytový sektor, je 84 domových, 18 blokových kotolní a 4 výhrevne. Objekty verejného sektora (zariadenia občianskej vybavenosti - školy a školské zariadenia, úrady, zdravotnícke zariadenia, obchody a služby) sú zásobované teplom zo 75 vlastných kotolní spaľujúcich zemný plyn. 55 odberateľov je zásobovaných cez odovzdávacie stanice tepla. V Trenčíne sú 3 zdroje tepla nad 3 MW inštalovaného výkonu, ktoré zásobujú verejný sektor. Ostatné zariadenia verejného sektora sú zásobované teplom z vlastných zdrojov, respektíve zo zdrojov, ktoré zásobujú aj bytový sektor. Teplo na ústredné vykurovanie (ÚK) a teplá voda (TV) sa dodáva do 12 750 bytov. Okrem toho je zabezpečovaná dodávka tepla na ÚK a TV podnikateľským subjektom do nebytových priestorov, škôlkam, školám a iným subjektom. Výhrevne dodávajú teplo 21 odovzdávacím staniciam tepla. Podnikateľský sektor je zásobovaný teplom z 223 zdrojov. Bytová výstavba formou rodinných domov a menšie objekty situované mimo dosahu teplovodných sietí, resp. na okrajových častiach mesta, sú zásobované teplom domovými teplovodnými kotlami spaľujúcimi prevažne zemný plyn. Teplo na vykurovanie a prípravu TÚV je zabezpečované vlastnými kotlami spaľujúcimi prevažne zemný plyn. Okrem uvedeného paliva sú v meste v menšom rozsahu vybudované aj tepelné zdroje na spaľovanie hnedého a čierneho uhlia, dreva a aj na elektrickú energiu.

**Telekomunikácie**

Mesto Trenčín má vo všetkých svojich miestnych častiach dostupné pripojenie na pevnú sieť Slovak Telekom. Všetky mestské časti sú pokryté signálom všetkých troch slovenských mobilných operátorov.

**Odpady**

Nakladanie s odpadmi na území Mesta Trenčín sa riadi zákonom č. 79/2015 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov a vykonávacích predpisov k zákonu o odpadoch. Komunálne a ostatné odpady sú zneškodňované na regionálnej skládke odpadov Dubnica nad Váhom - Lužtek ktorú

prevádzkuje Spoločnosť Stredné Považie, a.s. Skládka odpadov spĺňa požiadavky právnych predpisov v odpadovom hospodárstve a má IPKZ povolenie.

Mesto Trenčín zabezpečuje nakladanie s komunálnymi a drobnými stavebnými odpadmi na svojom území prostredníctvom zmluvného vzťahu so spoločnosťou Marius Pedersen, a.s.. Mesto má prostredníctvom spoločnosti Marius Pedersen, a.s. zriadené dva zberné dvory na Soblahovskej ulici a na Zlatovskej ulici. Zberný dvor na Zlatovskej ulici 2200 v Trenčíne sa nachádza v oplotenom areáli. Súčasťou zberného dvora je aj sklad nebezpečných odpadov, v ktorom je zhromažďovaný nebezpečný odpad rôzneho druhu. Na ostatné odpady sú rozmiestnené v zbernom dvore označené veľkoobjemové kontajnery. Zberný dvor na Soblahovskej ulici 65, Trenčín sa nachádza v oplotenom areáli a je určený výlučne na zber ostatných odpadov (t.j. nie nebezpečných), pre ktoré sú v areáli rozmiestnené označené veľkoobjemové kontajnery rôznych objemov.

Mesto Trenčín materiálovo zhodnocuje biologicky rozložiteľný komunálny odpad od občanov na kompostárni spoločnosti Marius Pedersen a.s., ktorá sa nachádza v oplotenom areáli bývalej skládky Trenčín - Zámotie, k.ú. Zlatovce. Kompostáreň s ročnou kapacitou 3 500 ton sa prevádzkuje od 08.12.2008.

Zber vytriedených zložiek komunálnych odpadov od občanov okrem toho zabezpečujú aj nasledovné spoločnosti: Zberné suroviny, a.s., Žilina; Michal Meliš, Trenčín; SAGI, s.r.o., Žilina; Peter Kucharčík, Žilina; Diakonie Broumov, s.r.o.; Revenge, a.s., Bratislava; Asekol SK, s.r.o., Bratislava; Envidom, Bratislava.

Okrem komunálnych odpadov vznikajú na území mesta ďalšie druhy odpadov, ktorých pôvodcami sú podnikateľské subjekty a iné právnické osoby pôsobiace na území mesta.

Na území mesta sa realizuje triedený zber komunálnych odpadov v členení na tieto zložky: zmesový komunálny odpad, drobný stavebný odpad, objemný odpad, odpad z čistenia ulíc, biologicky rozložiteľné komunálne odpady, sklo, papier, plasty, textil, kovy, elektroodpad, odpady s obsahom škodlivín.

### **Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti**

Trenčín patril už od dávna vďaka svojej strategickej polohe v údolí rieky Váh k najvýznamnejším mestám na Slovensku. Územie bolo osídlené už v dobe kamennej.

Dokladom o prítomnosti rímskych legionárov na území Slovenska je nápis na Trenčianskej hradnej skale, ktorý pripomína víťazstvo cisára Marka Aurélia a jeho adoptovaného syna Commoda nad Kvádmi v roku 179 nášho letopočtu v Laugaríciu.

Súčasťou Uhorska sa Trenčín stal pravdepodobne okolo roku 1018. Mesto bolo v tomto období sídlom pohraničného županstva, neskôr centrom trenčianskej kráľovskej stavovskej župy.

V kronikách z 11. storočia sa spomína provincia Vag, zaberajúca širšie územie okolo Trenčína. Začiatky mesta pod mohutným hradom možno hľadať v trhovej osade spomínanej už v roku 1111 na starej ceste od vážskeho brodu pod kopcom Brezina, nad ktorým sa na plošine v prudkom svahu dodnes vypína farský kostol. Súčasťou väčšieho sídliskového komplexu bol aj biskupský dvorec - Trenčianske Biskupice. Dejiny hradu a osudy mesta boli v nasledujúcich storočiach veľmi úzko späté. Za Veľkomoravskej ríše patril Trenčín k Nitrianskemu kniežatstvu. Počas vpádu na územie Slovenska v roku 1241 spustošili mesto Tatári. K jeho novému rozkvetu došlo po roku 1275, keď sa hrad dostal do vlastníctva významného veľmoža Petra Čáka, a najmä koncom storočia, keď sa jeho syn Matúš Čák stal pánom takmer celého územia dnešného Slovenska. V období stredoveku získal Trenčín rôzne výsady a práva. V roku 1324 boli obyvatelia oslobodení od platenia mýta. Kráľ Žigmund povýšil roku 1412 Trenčín na slobodné kráľovské mesto s rovnakými právami, aké užívali obyvatelia Budína.

Mestu sa nevyhli mnohé katastrofy a často trpelo vojnami. V bojoch Ferdinanda Habsburského proti Jánovi Zápoľskému dobyl cisársky generál Katzianer v roku 1528 mesto i hrad. V polovici 17. storočia muselo mesto odolávať nájazdom Turkov. Ich najväčší výpad proti Trenčínu dňa 2. októbra 1663 obyvatelia odrazili. Veľké utrpenie zaznamenali kurucké vojny v čase kuruckej blokády v rokoch 1704 -1708. O dva roky neskôr postihol mesto mor, ktorému podľahlo takmer 1600 obyvateľov. Po Vešelénioho sprisahaní v roku 1670 bolo dosadené do Trenčína nemecké vojsko, ktoré tu zostalo 112 rokov. V roku 1790 hrad aj s celým mestom vyhorel. Odvtedy ostal horný hrad opustený a pomaly sa rozpadával. V druhej polovici 19. storočia sa Trenčín stal významným obchodným a priemyselným centrom stredného Považia, vzniklo viacero priemyselných podnikov, peňažných ústavov, dokončilo sa železničné spojenie so Žilinou. Za prvej Česko - slovenskej republiky sa rozrástol predovšetkým odevný, potravinársky a strojársky priemysel, neskôr sa začína formovať výstavníctvo.

Medzi významné kultúrne a historické pamiatky patrí:

- Trenčiansky hrad – hrad vznikol v 11. storočí ako pohraničná pevnosť
- Pútnické miesto Skalka pri Trenčíne – pútnické miesto sa nachádza na území farnosti Skalka nad Váhom. Jej história siaha až do 11. storočia a spája sa so životom sv. pustovníkov Andreja-Svorada a Beňadika.
- Synagóga – bola postavená v roku 1913.
- Rímsky nápis – najvýznamnejšia rímska epigrafická pamiatka v strednej Európe na sever od Dunaja.
- Farské schody – renesančné schody postavené v roku 1568.
- Mórový stĺp – postavený v roku 1712 v strede námestia na pamäť morovej rany, ktorá postihla Trenčín v roku 1710.
- Piaristický kostol sv. Františka Xaverského – bol založený v roku 1649 jezuiti a základný kameň stavby bol položený v roku 1653.

Po roku 1989 bola prevažná časť historických pamiatok zrekonštruovaná a uznesením vlády č. 194/1987 bolo historické jadro Trenčín spolu s národnou kultúrnou pamiatkou – hradným areálom vyhlásené za mestskú pamiatkovú rezerváciu.

### **Archeologické a paleontologické náleziská, geologické lokality**

V Trenčíne sa nachádza niekoľko archeologických lokalít (nápis na hradnej skale, germánske sídlisko, slovanské sídlisko a pohrebisko z čias Veľkomoravskej ríše, sídlisko z 10. - 12. stor., areál Trenčianskeho hradu). V ústrednom zozname kultúrnych pamiatok SR je samostatne zapísaná archeologická lokalita z neskoršej doby bronzovej, Trenčín Brezina. V širšom okolí dotknutého územia je evidované nálezisko v Trenčianskych Biskupiciach.

#### **3.6.4. Súčasný stav kvality životného prostredia**

Kvalita životného prostredia v širšom okolí posudzovanej lokality je daná spôsobom využitia územia, ktoré má v riešenom území typický antropogénny charakter. Na znečisťovaní životného prostredia riešeného územia sa podieľa doprava, služby, osídlenie a priemyselná činnosť.

Súčasný stav kvality životného prostredia predmetnej lokality je výsledkom vzájomného priestorového a časového pôsobenia stresových faktorov rôznej intenzity, ktoré možno rozdeliť na:

- primárne potenciálne bariérové prvky
- sekundárne potenciálne bariérové prvky

Primárne potenciálne bariérové prvky sú definované ako hmotné poloprirodzené a umelé antropogénne prvky, ktorých ekologická kvalita ohrozuje rozvoj života a podstatne obmedzuje rozvoj bioty. V hodnotenom území sa vyskytujú bariérové prvky cestnej dopravy a prvky priemyselného areálu.

Sekundárne potenciálne bariérové prvky predstavujú negatívne dopady socioekonomických javov v krajine, pričom ich plošný rozsah a veľkosť nie je vždy možné vymedziť a prejavujú sa chemickou resp. fyzickou degradáciou: ovzdušia, vôd, pôd, vegetácie a živočíšstva, stability krajiny a zdravia obyvateľstva.

### **Ovzdušie**

Okolie Trenčína možno považovať za oblasť so stredne silno znečistením ovzduším, avšak samotné mesto Trenčín sa radí k oblastiam s pozitívnym vývojom emisií oxidu siričitého, oxidov dusíka, oxidu uhoľnatého aj tuhých znečisťujúcich látok

Územie mesta Trenčín bolo zaradené medzi oblasti riadenia kvality ovzdušia na základe toho, že ide o pomerne veľkú aglomeráciu obyvateľov, na území je situovaná významná koncentrácia priemyslu, dopravy a stavebnej činnosti, odhadované je tu významné prašné znečistenie ovzdušia a vysoké regionálne pozadie koncentrácií PM<sub>10</sub>. Na základe toho bola na území mesta zriadená automatická monitorovacia stanica kvality ovzdušia (AMS) na Hasičskej ulici. Stanica je umiestnená blízko veľkej križovatky s vysokou intenzitou dopravy. (ÚPN mesta Trenčín, 2012)

V súčasnosti ubúda rozsah znečistenia z energetických zdrojov, pribúdajú však zdroje znečistenia zo špeciálnej výroby a dopravy.

V rámci okresu Trenčín patria k najväčším zdrojom znečisťovania ovzdušia zdroje prevádzkované spoločnosťami Vetropack Nemšová, s.r.o., Cemmac a.s. a Považský Cukor a.s.. Významným zdrojom znečistenia ovzdušia sú mobilné zdroje - automobilová doprava produkujúca škodliviny z prevádzky spaľovacích motorov (CO, NO<sub>x</sub>, prchavé uhľovodíky).

### **Hluk**

Hluk je jedným z faktorov zaťažujúcich životné prostredie obyvateľov, ale aj živočíchov. Produkovaný je najmä v priemyselných prevádzkach a v doprave.

Dopravné koridory s intenzívnou premávkou predstavujú podstatný zdroj hluku. Okrem diaľnice D1 patria k najviac zaťaženým dopravným koridorom hlavný cestný ťah E50 Nové Mesto nad Váhom – Trenčín – Dubnica (cesta I/61), cesta I/50 Trenčianska Turná – Trenčín a hlavné mestské komunikácie.

Z hľadiska hlukovej záťaže prostredia pôsobí negatívne aj železničná doprava. Územím prechádza hlavná železničná trať č. 120 Bratislava – Trenčín – Žilina s pokračovaním do Košíc, s veľmi vysokou intenzitou prevádzky nad 100 vlakov/deň. Negatívny vplyv dopravy, či už produkcie exhalácií alebo hluku znásobuje lokalizácia najzaťaženejších dopravných koridorov, cestného i železničného v súběžnej línii v meste Trenčín v dotyku s obytným územím.

Hluková a imisná situácia v centre mesta bola priaznivo ovplyvnená prevádzkou diaľnice D1, predstavujúcej severozápadný obchvat mesta.

Plošným zdrojom hluku v záujmovom území je aj hluk z leteckej dopravy z prevádzky leteckých opravovní a útvarov vojsk Ozbrojených síl SR, ako aj zo športového lietania. Negatívny vplyv hluku v okolí letiska v budúcnosti môže vzrásť v dôsledku využívania letiska pre civilnú leteckú dopravu.

## **Povrchové a podzemné vody**

### **Povrchové vody**

Znečisťovanie povrchových vôd je spôsobené prvkami typickými pre urbanizovaný, priemyselný a poľnohospodársky priestor. Najvýznamnejšie prvky sú: neodkanalizované sídla, farmy živočíšnej výroby, výrobné prevádzky a skládky priemyselných a komunálnych odpadov, obytné územia. V záujmovom území sa nachádza len jeden vodný tok, ktorý je sledovaný a hodnotený z hľadiska kvality vody (rieka Váh).

V záujmovom území je kvalita povrchových vôd najbližšie sledovaná v nasledujúcich profiloch:

- V267010D Váh – pod Dubnicou (rkm 177,8, vodný útvar SKV0007)
- V277000D Nosický kanál – pod Dubnicou (rkm 10,9, vodný útvar SKV0054)
- V290500D Váh – Trenčín (rkm 165,1, vodný útvar SKV0007)
- V275000D Váh – Opatovce (rkm 157,2, vodný útvar SKV0007)

V roku 2014 v profile Opatovce (rkm 157,2) rieka Váh nespĺňala všeobecné požiadavky na kvalitu povrchovej vody podľa NV SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd v znení NV SR č. 398/2012 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd a to vo všeobecných ukazovateľoch N-NO<sub>2</sub> (dusitanový dusík) a AOX (adsorbovateľné organicky viazané halogény) a tok Teplička (rkm 4,9 – ústie) vo všeobecnom ukazovateli N-NO<sub>2</sub>, vo ukazovateľoch systentické látky CNcelk. (kyanidy celkové) a v hydrobiologickom a mikrobiologickom ukazovateli Slbios (sapróbny index biosestónu). V roku 2013 v profile ústie (rkm 4,9) tok Teplička nespĺňal všeobecné požiadavky na kvalitu povrchovej vody podľa NV SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd v znení NV SR č. 398/2012 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd a to vo všeobecnom ukazovateli pH. V roku 2012 v profile Opatovce (rkm 157,2) rieka Váh nespĺňala všeobecné požiadavky na kvalitu povrchovej vody podľa NV SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd a to vo všeobecnom ukazovateli N-NO<sub>2</sub> (dusitanový dusík) a v hydrobiologických a mikrobiologických ukazovateľoch KB (koliformné baktérie), TKB (termotolerantné koliformné baktérie) a KM22 (kultivovateľné mikroorganizmy pri 22 °C). V roku 2011 v profile Opatovce (rkm 157,2) rieka Váh nespĺňala všeobecné požiadavky na kvalitu povrchovej vody podľa NV SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd a to vo všeobecnom ukazovateli NNO<sub>2</sub> (dusitanový dusík) a v hydrobiologických a mikrobiologických ukazovateľoch KB (koliformné baktérie), EK (črevné enterokoky) a KM22 (kultivovateľné mikroorganizmy pri 22 °C). V roku 2010 v profile Opatovce (rkm 157,2) rieka Váh nespĺňala všeobecné požiadavky na kvalitu povrchovej vody podľa NV SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd vo všeobecnom ukazovateli N-NO<sub>2</sub> (dusitanový dusík) a v hydrobiologickom a mikrobiologickom ukazovateli Slbios (sapróbny index biosestónu).

### **Podzemné vody**

Kvalita podzemnej vody kvartérneho horninového prostredia je ovplyvnená urbánnymi procesmi, poľnohospodárskou i priemyselnou činnosťou a dopravou. Priestorové a časové zmeny chemizmu sú výsledkom spolupôsobenia viacerých antropogénnych i prirodzených činiteľov. Procesy kontaminácie podzemných vôd sa stali určujúcim faktorom tvorby ich celkového chemického zloženia. Prienik znečistenia z povrchu zmeneného antropogénou činnosťou do podzemných vôd potvrdzuje vytvorená vertikálna koncentračná zonálnosť. Všeobecným javom znečistenia podzemných vôd je znečistenie v dôsledku poľnohospodárskej výroby a veľkokapacitných hnojísk bez nepriepustnej úpravy, ako aj v dôsledku chýbajúcej kanalizačnej siete. Faktorom podporujúcim vznik znečistenia je vysoká priepustnosť pôd a štrkovopiesčitého substrátu, ako aj vysoká hladina podzemných vôd v dotknutom území. Aj po znížení objemov aplikovaných hnojív, ochranných a iných látok v poľnohospodárstve naďalej pretrváva veľkoplošné znečistenie, ktoré sa prejavuje lokálne nadlimitným obsahom niektorých ukazovateľov alebo celoplošne trvalo zvýšenými hodnotami koncentrácií chemických prvkov. Kvalita podzemných vôd v oblasti Trenčína je zhoršená na nive Váhu (pozorovacie vrty Skalka nad Váhom a Veľké Bierovce). V uplynulom desaťročí tu bola evidovaná zvýšená mineralizácia, tvorená najmä hydrogénuhličitanmi a kationmi vápnika, ale aj zvýšeným obsahom síranov, chloridov a dusičnanov, ako aj Mn a Fe. Znečistenie pochádza z primárnych zdrojov (infiltráciou povrchových vôd Váhu do riečnych sedimentov), ale aj z priemyselných hnojív, znečistených zrážkových vôd, znečistením z poľnohospodárskych fariem. Kvalita podzemných vôd v oblasti pohorí je dobrá, zdroje znečistenia vôd sa tu nenachádzajú. Podzemné vody často krát vykazujú zvýšenú mineralizáciu, tvorenú najmä hydrogénuhličitanmi a kationmi vápnika, ale aj zvýšením obsahom síranov, chloridov a dusičnanov, čo svedčí o antropogénnom znečistení týchto vôd. V podzemných vodách sa vyskytuje aj zvýšený obsah mangánu a dusičnanov. Rozdelenie podzemných vôd podľa kvality zodpovedá deleniu podzemných vôd podľa tvorby ich chemického zloženia v geologickom prostredí na podzemné vody: silikátogénne podzemné vody kryštalinika, silikátogénne a silikátovo-karbonátogénne podzemné vody mladšieho paleozoika, karbonátogénne podzemné vody mezozoika, silikátogénne podzemné vody spodného triasu, silikátovo-karbonátogénne podzemné vody neogénu, silikátogénne podzemné vody neovulkanitov, karbonátogénne, silikátovo-karbonátogénne, sulfatogénne a karbonátogénno-sulfatogénne podzemné vody kvartérnych sedimentov. Plošné hodnotenie kvality podzemnej vody je veľmi obtiažne nakoľko neexistuje dostatočné množstvo meraní, na základe ktorých by bolo možné stanoviť areály znečistenia podzemných vôd. Situáciu sťažuje aj pôsobenie nekontrolovaných zdrojov znečistenia, ako je poľnohospodárska chemizácia, priesaky exkrementov, ropných látok z mechanizácie a pod., ktoré predstavujú aj hlavné zdroje znečistenia v záujmovom území. Kvalitu podzemných vôd zhoršujú aj skládky odpadov (vysoké hodnoty vodivosti, ChSKMn, ChSKCr, Na, K, ťažkých kovov), priemyselné a odpadové vody mestských a sídelných aglomerácií (zvýšená hodnota BSK<sub>5</sub>), poľnohospodárstvo (vysoké obsahy dusitanov, dusičnanov, fosforečnanov, amoniaku). Podľa tried kvality podzemných vôd podľa stupňa kontaminácie sa na území mesta Trenčín nachádzajú 3. trieda (0,51 až 3 % kontaminácia) a to v prípade 8,67 % územia mesta Trenčín, 2. trieda (0,11 až 0,5 % kontaminácia) a to v prípade 70,05 % územia mesta Trenčín a 1. trieda (0,05 až 0,10 % kontaminácia) a to v prípade 21,28 % územia mesta Trenčín.

### **Kontaminácia pôd a pôdy ohrozené eróziou**

Zdrojom znečistenia pôdy v sledovanom území môže byť poľnohospodárska výroba – hnojenie, chemická ochrana rastlín. Taktiež to môže byť priemyselná výroba a doprava. Dlhodobým pôsobením intenzifikačných faktorov v poľnohospodárstve, ale i všeobecným zhoršovaním kvality ŽP sa znížila kvalita všetkých druhov pôd. Hlavnými negatívnymi faktormi, ktoré ovplyvňujú kvalitu pôd a environmentálne funkcie sú zhutňovanie a acidifikácia pôd, neuvážené rekultivácie pôd, najmä odvodňovanie, nadmerná chemizácia, divoké skládky, zvýšená veterná a vodná erózia.

Podľa atlasu krajiny Slovenskej republiky (SAŽP, 2002) oblasť Trenčína patrí medzi územia s nízkou úrovňou znečistenia podzemných vôd s nekontaminovanými až relatívne čistými pôdami, kde geogénne podmienený obsah niektorých rizikových prvkov dosahuje limitné hodnoty.

Rizikové prvky pri ktorých sú dosiahnuté limitné hodnoty A sú Ba, Cr, Mo, Ni, V.

### **Odpadové hospodárstvo**

Riešenie problematiky komunálneho odpadu má výrazný vplyv na zlepšenie stavu životného prostredia.

Vyprodukované komunálne odpady z obydľí sú zbierané do vlastných nádob a odvážané na riadenú skládku odpadov. Vyseparované zložky odpadov sa zvažujú jednotlivými spoločnosťami a organizáciami na ich ďalšie využitie. Zber, zneškodňovanie a prepravu odpadov na území mesta Trenčín zabezpečuje organizácia poverená na zber.

Na území mesta Trenčín sa nachádza niekoľko čiernych skládok ako aj uzavretá skládka odpadov. V meste Trenčín sú zriadené 2 zberné dvory a to na Soblahovskej ulici a na Zlatovskej ulici. Na zbernom dvore na Soblahovskej ulici je možné odovzdať druhy odpadov, ktoré nie sú zaradené ako nebezpečné. Zberný dvor na Zlatovskej ulici má aj sklad nebezpečných odpadov. Na území mesta Trenčín sa nachádzajú aj zariadenia na zhodnocovanie odpadov. A spaľovňa odpadu zo zdravotníckej starostlivosti.

V rámci mesta Trenčín sa vyprodukuje ročne cca 169 913,68 t odpadov, čo predstavuje v prepočte 414,63 kg komunálnych odpadov na 1 obyvateľa za rok. Produkcia priemyselných nie nebezpečných odpadov sa pohybuje na úrovni 134 344,24 t a 2 398,57 t priemyselných nebezpečných odpadov.

### **Rastlinstvo a živočíšstvo**

Posudzované územie nie je z fytoecologického ani botanického hľadiska významnou, resp. hodnotnou lokalitou. Realizáciou činnosti nedôjde ku poškodeniu alebo zničeniu hodnotných a ekologicky stabilných fytoecenóz. Vzhľadom na charakter biotopu lokality priamo na riešené územie nie sú viazané žiadne významné druhy živočíchov.

### **Zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia pre človeka**

Zdravie je definované ako stav úplnej telesnej, duševnej a sociálnej pohody, je výsledkom vzťahov medzi ľudským organizmom a sociálno-ekonomickými, fyzikálnymi, chemickými a biologickými faktormi životného prostredia, pracovného prostredia a spôsobom života.

Zdravotný stav obyvateľstva je odrzkađením vplyvov viacerých faktorov. Jedným z najvýznamnejších je faktor vplyvu životného prostredia na zdravie obyvateľstva, ďalej zlý životný štýl a úroveň zdravotníckej starostlivosti.

K základným charakteristikám zdravotného stavu obyvateľstva, odrážajúcich ekonomické, kultúrne, životné a pracovné podmienky, patrí úmrtnosť - mortalita. Výška ukazovateľov celkovej úmrtnosti závisí však nielen od uvedených podmienok, ale ju bezprostredne ovplyvňuje aj veková štruktúra obyvateľstva.

Najviac úmrtí v okrese Trenčín 50,78% je spôsobené poruchou obehovej sústavy (CHOS) a 27,34% bolo spôsobené zhubnými nádormi. Podiel úmrtí na CHOS predstavuje dlhodobu dominantnú podiel zo všetkých príčin smrti. Druhou najčastejšou príčinou úmrtí v prípade obidvoch pohlaví sú naďalej nádorové ochorenia.

Dlhodobá a pretrvávajúca exploatacia prírodných zdrojov, likvidácia pôvodnej krajinskej štruktúry a dynamický prechod k súčasnej krajinskej štruktúre a kontaktná blízkosť významných zdrojov znečisťovania prostredia, sa prejavuje aj na zdravotnom stave obyvateľov.

### **Syntéza hodnotenia súčasných environmentálnych problémov posudzovanej lokality**

Úroveň životného prostredia je jedným z faktorov, ktoré vplýva na zdravotný stav obyvateľov a sprostredkované aj na dĺžku života. Celková kvalita života z hľadiska miestnych obyvateľov je integráciou faktorov rozoberaných v predošlých kapitolách.

Súčasný stav krajiny širšieho okolia posudzovanej lokality je ovplyvnený stresovými faktormi súvisiacimi s osídlením, priemyslom, poľnohospodárstvom, tvorbou odpadov a dopravou. Tieto sa prejavujú nielen ako bodové, líniové, či plošné zdroje znečistenia, ale aj ako líniové bariéry vo vzťahu k migrácii živočíchov.

Napriek zníženiu priemyselnej výroby, zmene technológií, zlepšeniu technickej štruktúry dopravných prostriedkov je i naďalej jedným z najvýraznejších environmentálnych problémov riešeného územia kvalita ovzdušia a znečistenie povrchových vôd. Je to dané samotnou štruktúrou posudzovaného miesta, jeho urbanistickým rozvojom, stálej produkcii emisií z priemyselných podnikov a dopravy.

Súčasný ekologický problémy územia sú dané stavom reálnych bariér v krajine a vyplývajú z existencie stresových faktorov. Stresové faktory tvoria prvky súčasnej krajinskej štruktúry s najnižšou úrovňou (stupňom) ekologickej stability. Patria medzi ne existujúce zastavané plochy, technické diela, líniové stavby, veľkoblková orná pôda, dopravné komunikácie a podobne. Najvýraznejším aspektom, ktorý ovplyvňuje kvalitu životného prostredia posudzovaného územia je priemyselná výroba, automobilová doprava a železničná doprava, ktorej sprievodným javom je emisná a hluková záťaž. Ďalším nepriaznivým javom je intenzívna poľnohospodárska činnosť, ktorej dôsledkom je plošná kontaminácia hnojivami a agrochemikáliami a zvýšená prašnosťou v mimovegetačnom období. Pôvodné prírodné prostredie v záujmovom území je trvale poznačené antropogénnymi vplyvmi najmä priemyselnou činnosťou, stavebnými prvkami, komunikáciami a inými objektmi.

## **4. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických**

Predpokladané vplyvy na životné prostredie predstavujú vplyvy vyvolané činnosťami súvisiacimi s realizáciou a prevádzkovaním navrhovanej preložky železničnej trate ako aj ďalšími plánovanými činnosťami v dotknutom území.

#### 4.1. Údaje o predpokladaných priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie

##### **Vplyvy na obyvateľstvo**

Negatívne vplyvy je možné očakávať počas výstavby v dôsledku zvýšenej frekvencie dopravy na verejných komunikáciách a to zvýšením sekundárnej prašnosti, emisií z dopravy a hluku. Tieto vplyvy vzhľadom na situovanie a vzhľadom na predpokladaný objem prác a dopravy možno hodnotiť ako zanedbateľné.

Zmenu vplyvov počas prevádzky oproti súčasnému stavu možno hodnotiť ako nulovú.

##### **Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery**

###### ***Horninové prostredie***

Kontaminácia horninového prostredia počas výstavby a prevádzky železničnej trate je málo pravdepodobná a to iba pri havarijných situáciách, ku ktorým by pri dodržaní všetkých bezpečnostných predpisov nemalo dôjsť.

Preto sa vplyv na horninové prostredie počas výstavby a užívania hodnotí ako zanedbateľný a predstavuje len potenciálne riziká ohrozenia horninového prostredia v prípade havarijných únikov znečisťujúcich látok v prípade dopravných resp. železničných nehôd.

###### ***Nerastné suroviny***

V dotknutom území ani v jeho okolí sa nenachádza žiadne ťažené ani výhľadové ložisko nerastných surovín. Vplyvy sú nulové.

###### ***Geodynamické javy a geomorfologické pomery***

Vplyvy na geodynamické javy a geomorfologické pomery sú nulové.

##### **Vplyvy na klimatické pomery**

Z hľadiska celkovej bilancie zrážkových vôd je vplyv preložky neutrálny, pretože odvádzanie zrážkových vôd sa zásadne nemení, zrážkové vody nie sú odvádzané do verejnej kanalizácie ani do povrchového recipientu ale podzemných vôd pri rešpektovaní vsakovacích možností lokality. Riešenie odvádzania dažďových vôd je v súlade s požiadavkami „Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy“ a ďalších dokumentov.

Navrhované rozšírenie nespôsobí v celkovom kontexte zmenu popísaných vplyvov na klímu oproti súčasnému stavu a nezvýši sa jeho zraniteľnosť voči zmene klímy.

##### **Vplyvy na ovzdušie**

Z hľadiska priamych negatívnych vplyvov dôjde počas výstavby pri stavebných prácach k zvýšeniu prašnosti v dôsledku pohybu stavebných mechanizmov najmä v suchom období. Pôjde o vplyvy lokálneho charakteru. Dopravné a stavebné mechanizmy budú tiež zdrojom lokálneho znečistenia ovzdušia emisiami zo spaľovacích motorov. Prírastok emisií však v dotknutom území nebude tak významný, aby výrazne ovplyvnil kvalitu jeho ovzdušia nad rámce dané legislatívou.

Vplyv počas výstavby v celkovom kontexte možno charakterizovať ako málo významný až zanedbateľný.

Samotná prevádzka železničnej trate nevyvolá zmenu vplyvov v porovnaní s o súčasným stavom.

### **Vplyvy na vodné pomery**

Navrhovaná výstavba nebude mať negatívne vplyvy na vodné pomery. Potenciálnym zdrojom znečistenia povrchových a podzemných vôd môžu byť havarijné situácie (únik ropných látok zo stavebných mechanizmov alebo prevádzkových automobilov a pod.). Vplyvy však majú iba povahu potenciálnych rizík.

Súčasťou projektu nie je infraštruktúrny projekt, ktorý mení hydromorfologické charakteristiky útvarov povrchových a podzemných vôd. Predpokladá sa, že navrhovaná výstavba nevyvolá zmenu hladiny útvarov podzemnej vody.

Z hľadiska celkovej bilancie zrážkových vôd je vplyv areálu neutrálny, pretože zrážkové vody nie sú odvádzané do verejnej kanalizácie ani do povrchového recipientu ale zadržované v území pomocou vsakovania. Navrhnuté riešenie odvádzania dažďových vôd je v súlade s požiadavkami „Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy“ a ďalších dokumentov.

Vplyv na povrchové a podzemné vody počas výstavby a užívania objektov sa dá hodnotiť ako zanedbateľný a predstavuje len potenciálne riziká ohrozenia kvality povrchových vôd v prípade havarijných únikov znečisťujúcich látok v prípade dopravných resp. železničných nehôd.

Navrhovaná výstavba neovplyvní hydrologické a hydrogeologické pomery dotknutého územia a nebude mať negatívny vplyv na kvalitatívno-quantitatívne pomery povrchových a podzemných vôd oproti súčasnému stavu.

### **Vplyvy na pôdu**

Stavba sa nachádza v zastavanom území mesta Trenčín v centrálnej časti mesta. Dotknuté pozemky sú evidované ako ostatné plochy, resp. zastavané plochy a nádvoría. Navrhovanou zmenou nedôjde k trvalému záberu lesného a poľnohospodárskeho pôdneho fondu. Vplyvy sú nulové.

### **Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy**

V rámci prípravných prác budú odstránené dreviny ktoré sú v kolízii so stavebnými objektmi stavby. Predbežne sa predpokladá, že bude potrebné odstrániť 35 ks topoľov (*Populus* spp.), ktoré podliehajú výrubovému povoleniu v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. a solitérne náletové dreviny reprezentované druhmi ako ruža šípková (*Rosa canina*), lieska (*Corylus avellana*) a pod. Presný rozsah výrubov bude upresnený v ďalšej fáze povoľovacieho procesu.

Nepredpokladá sa, že v dotknutom území sa vyskytujú chránené, vzácne a ohrozené druhy rastlín a živočíchov. Ich výskyt nebol v priamo v dotknutej lokalite identifikovaný. Vplyvy navrhovanej zmeny na chránené, vzácne a ohrozené druhy rastlín ani na živočíchov a ich biotopy sa predbežne hodnotia ako zanedbateľné.

**Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz**

Využitie územia je v súlade s územným plánom mesta Trenčín. Realizáciou preložky sa súčasná krajinná štruktúra v priamo dotknutom území nezmení. Vplyvy na krajinu a jej využívanie hodnotíme ako nulové.

**Vplyvy na dopravu**

Realizácia preložky bude mať pozitívny vplyv na železničnú dopravu konkrétne na kapacitu a priepustnosť samotnej chynoranskej trate, ale celkovo možno hodnotiť tento vplyv ako zanedbateľný.

**Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma**

Navrhovaná zmena nezasahuje do chránených vtáčích území, území európskeho významu ani súvislej európskej sústavy chránených území NATURA 2000. Nezasahuje do veľkoplošných ani maloplošných chránených území prírody. Územie, v ktorom sa činnosť navrhuje sa nachádza v 1. stupni ochrany podľa zák. č. 543/2002 Z.z. v znení neskorších predpisov. Navrhovaná činnosť nezasahuje ani do chránených vodohospodárskych oblastí.

Záujmové územie sa nachádza v pásme hygienickej ochrany 2. stupňa vodného zdroja Soblahovská cesta, vplyv sa oproti súčasnosti nezmení.

**Vplyvy na územný systém ekologickej stability**

Dotknuté územie nezasahuje do žiadneho z prvkov RÚSES, preto realizácia nebude mať negatívny vplyv na prvky RÚSES.

**Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky**

Na území dotknutom realizáciou sa nenachádzajú objekty zapísané v Štátnom zozname pamiatok.

Nepredpokladá sa priamy vplyv činnosti na pamiatkovo chránené objekty.

**Vplyvy na archeologické náleziská**

Na území dotknutom realizáciou sa nenachádzajú archeologické náleziská.

Nepredpokladá sa priamy vplyv činnosti na archeologické náleziská.

**Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality**

Na území dotknutom realizáciou sa nenachádzajú paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

Nepredpokladá sa priamy vplyv na paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

**Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy**

Nepredpokladá sa priamy vplyv činnosti na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy.

**Vplyvy na hlukovú situáciu**

Zdrojom hluku počas výstavby navrhovanej činnosti bude predovšetkým doprava, ktorá zabezpečuje prísun stavebných materiálov na stavbu a prevoz odstráneného materiálu. Ďalším zdrojom hluku počas výstavby budú samotné stavebné stroje a mechanizmy v lokalite výstavby.

Hluk v okolí stavebných strojov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk z týchto strojov bude dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej činnosti (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Možno očakávať aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny, aditívny charakter. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 – 95 dB(A). Pôsobenie hluku počas výstavby bude časovo obmedzené a je možné ho zmierniť dôsledným dodržiavaním zákonných predpisov obsiahnutých aj v projekte organizácie výstavby.

Počas prevádzky bude trať zdrojom hluku počas prejazdu vlakových súprav. Emisie hluku sa však oproti súčasnosti po realizácii nezvýšia. V kontexte jestvujúcich zdrojov hluku, ktoré predstavuje cestná doprava na ceste I/61 je emisia hluku zo železničnej dopravy na chynoranskej trati zanedbateľná.

Navrhovaná zmena nevyvolá zmenu vplyvov v porovnaní so súčasným stavom.

**4.2. Kumulatívne vplyvy**

Realizáciu preložky železničnej trate Chynorany – Trenčín bude potrebné časovo skoordinať s výstavbou modernizácie cestného mosta na ceste I/61 v meste Trenčín (mostné objekty č. 61-055 a 61-056). Stavbu modernizácie cestného mosta nie je možné budovať samostatne bez súčasnej realizácie stavby preložky železničnej trate.

Súčasná realizácia stavby modernizácie cestného mosta a stavby preložky železničnej trate Chynorany – Trenčín je nevyhnutnou podmienkou, keďže riešený cestný most, vrátane časti križoviatkových vetiev výhľadovej križovatky s preložkou cesty I/61, nie je vzhľadom k stiesneným priestorovým podmienkam možné umiestniť mimo polohy existujúcej železničnej trate. Postup výstavby preložky železničnej trate musí byť začlenený do jednotlivých etáp realizácie stavby modernizácie cestného mosta a musí rešpektovať potreby hlavnej stavby, t.j. stavby modernizácie cestného mosta.

Kumulatívny vplyv navrhovanej činnosti sa môže prejaviť spoločne najmä s modernizáciou mosta č. 61-056 na ceste I/61 a to zmenou hlukovej a emisnej situácie, zmenou vplyvu na povrchové a podzemné vody, vplyvu na vegetáciu (výrubu drevín) dotknutého územia a vplyvom stavebnej činnosti na obyvateľstvo.

**Kumulatívny vplyv hluku**

V súvislosti s výstavbou a prevádzkou modernizovaného mosta na ceste I/61 je potrebné uvažovať s kumulatívnym účinkom hluku z dopravy na ceste I/61, zo zbytkovej dopravy na ostatnej cestnej sieti a dopravy na chynoranskej železničnej trati.

Počas výstavby možno očakávať zvýšenú hladinu hluku, hlavne v miestach použitia ťažkých stavebných mechanizmov a tiež v miestach ich prejazdu v tesnej blízkosti obytnej zástavby. V tomto prípade však bude pôsobenie hluku a vibrácií dočasné, po dobu trvania výstavby modernizácie mosta č. 61-055,056 a Chynoranskej železničnej trate.

Hluk v okolí stavebných strojov dosahuje pomerne vysoké hladiny. Hluk z týchto strojov bude dočasný a má výrazne premenný, prerušovaný charakter – závisí od druhu vykonávanej činnosti (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Možno očakávať aj spolupôsobenie jednotlivých zdrojov hluku pri súčasnej práci niekoľkých strojov a zariadení. Nárast hlukovej hladiny pri nasadení viacerých strojov nemá lineárny, aditívny charakter. Možno predpokladať, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 – 95 dB(A).

Presmerovaním dopravnej obsluhy cez intravilán mesta Trenčín dôjde dočasne a krátkodobo k zvýšeniu hlukovej záťaže vplyvom zvýšenej intenzity dopravy.

Pôsobenie hluku počas výstavby bude časovo obmedzené a je možné ho zmierniť dôsledným dodržiavaním zákonných predpisov a organizačnými opatreniami obsiahnutými v projekte organizácie výstavby.

V rámci prípravy DÚR preložky Chynoranskej železničnej trate nebola spracovaná hluková štúdia. Na základe konštatovania projektanta, že sa nezmení charakter prevádzky na trati, a vzhľadom k tomu, že sa jedná o lokálnu preložku trate (priečny, smerový posun rádovo v metroch), ktorá nezmení charakter prevádzky na trati, je možné predpokladať, že sa hlukové pomery v okolí predmetnej železničnej trate oproti súčasnosti nezmenia.

V rámci prípravy DÚR modernizácie mosta bola spracovaná Hluková štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 01/2022). Na základe výpočtov hluková štúdia konštatuje, že z hľadiska prevádzky riešenej infraštruktúry vo výhľadovom roku 2040 dôjde k prekročeniu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku na fasádach rodinných budov na Bratislavskej ulici. Toto prekročenie hluku by nastalo aj v prípade stavu bez realizácie rekonštrukcie cestného mosta.

### **Kumulatívny vplyv na ovzdušie**

Pri realizácii stavby dôjde k zvýšeniu prašnosti, a to najmä počas suchého a veterného obdobia. Zároveň dôjde aj k znečisteniu ovzdušia emisiami z dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov. Počas realizácie stavby môže stavenisko pôsobiť ako zdroj prašnosti iniciovaný vetrom alebo stavebnými mechanizmami a nákladnými autami, ktoré budú mobilnými zdrojmi emisií. Tento vplyv je možné zmenšiť dodržiavaním špecifických požiadaviek a podmienok na vykonávanie stavebnej činnosti v zmysle Prílohy č. 8 k vyhl. MŽP SR č.248/2023 Z.z. o požiadavkách na stacionárne zdroje znečisťovania ovzdušia.

Realizáciou modernizácie mosta č. 61-055,056 a lokálnej preložky Chynoranskej železničnej trate sa nepredpokladá zvýšenie prašnosti v riešenej oblasti, nakoľko ani jedna stavba nezmení charakter prevádzky, resp. nezvýši množstvo dopravy oproti súčasnému stavu.

V rámci DÚR preložky Chynoranskej železničnej trate nebola spracovaná rozptylová (emisná) štúdia ale vzhľadom na to, že sa nezmení charakter prevádzky na trati, predpokladá sa, že sa emisné pomery v okolí predmetnej železničnej trate oproti súčasnosti nezmenia.

Pre stavbu modernizácie cestného mosta bola spracovaná Rozptylová (emisná) štúdia (Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 01/2022), v rámci ktorej bol zisťovaný príspevok riešenej infraštruktúry na kvalitu ovzdušia v dotknutom území. Z výpočtov vyplýva, že obyvatelia mesta Trenčín nebudú ovplyvňovaní nadlimitnými množstvami škodlivín z dopravy po riešenej infraštruktúre.

### **Kumulatívny vplyv na povrchové a podzemné vody**

Navrhovaná stavba preložky Chynoranskej železničnej trate v meste Trenčín zasahuje do ochranného pásma hygienickej ochrany podzemných vôd 2. stupňa (PHO VZ Soblahovská). Obdobné obmedzenia platia aj pri modernizácii cestného mosta a zároveň je časť stavby mosta situovaná v inundačnom území rieky Váh (priestor medzi hrádzami). Tieto skutočnosti predstavujú isté obmedzenia vyplývajúce z rešpektovania platných legislatívnych predpisov v oblasti ochrany vôd.

V rámci modernizácie cestného mosta nedôjde k preložke vodného toku. Pristúpi sa k dočasným úpravám vo vodnom toku počas demolácie a výstavby novej nosnej konštrukcie mosta cez rieku Váh. Po ukončení výstavby mostného objektu cez rieku Váh sa z koryta rieky odstránia všetky prekážky, ktoré by mohli znížovať kapacitu prietoku rieky Váh a v dotknutom úseku sa zrealizujú trvalé úpravy ochrannej hrádze na ľavom a pravom brehu rieky Váh, trvalé úpravy dotknutých úsekov brehov a koryta rieky Váh a úprava plôch v inundačnom území rieky Váh na ploche trvalých, resp. dočasných, záberov stavby.

Prevádzkou preložky železničnej trate ako aj modernizácie cestného mosta sa, vzhľadom na ich charakter, nepredpokladá negatívne ovplyvnenie režimu, či kvality podzemných vôd v dotknutom území. Taktiež sa nepredpokladá zhoršená kvalita povrchových vôd a vodných útvarov, nenaruší sa prirodzená vodná bilancia, ani prirodzené odtokové pomery v území.

### **Kumulatívny vplyv na dotknutú vegetáciu**

V rámci realizácie preložky chynoranskej železničnej trate sa uvažuje s odstránením drevín, ktoré budú v kolízii s danou stavbou. Podrobný dendrologický prieskum nebol realizovaný, na základe obhliadky sa predbežne predpokladá, že bude potrebné odstrániť do 35 ks topoľov (*Populus* spp.), ktoré podliehajú výrubovému povoleniu v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. a solitérne náletové dreviny reprezentované druhmi ako ruža šípová (*Rosa canina*), lieska (*Corylus avellana*) a pod.

Počas realizácie modernizácie mosta bude z dôvodu stavebných prác nevyhnutné odstrániť na základe výsledkov Dendrologického prieskumu (DÚR, Dopravoprojekt a.s., Bratislava, 09/2022) 805 ks stromov a 710 m<sup>2</sup> krovín.

Celkovo možno skonštatovať, že si realizácia uvedených činností vyžiada výrob kumulatívne 840 stromov.

### **Kumulatívne vplyvy stavebnej činnosti na obyvateľstvo**

Vzhľadom k lokalizácii modernizácie cestného mosta i preložky Chynoranskej železničnej trate neďaleko obytnej zóny, v bezprostrednej blízkosti centra mesta Trenčín, možno očakávať priamy vplyv na obyvateľov dotknutých rodinných domov a administratívnych budov ako v etape výstavby, tak aj počas prevádzky.

Obdobie výstavby oboch stavieb bude spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života priamo v meste Trenčín v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy.

Vplyv hluku na obyvateľstvo sa predpokladá nielen počas demolácie, ale aj počas samotnej výstavby, či už mostného objektu alebo preložky železničnej trate, najmä počas činností, ktoré budú spojené so zemnými prácami a s prevozom stavebného materiálu medzi stavbou a stavebnými dvormi, zdrojmi materiálov a skládkami. Bývajúc obyvateľstvo bude ako rušivé vnímať časté prejazdy stavebných a nákladných mechanizmov, s ktorými bude nevyhnutne spojený hluk, prašnosť a znečistenie komunikácií. Cestujúca verejnosť bude musieť počas celého obdobia výstavby znášať

dopravné obmedzenia. Odstránenie vegetácie, rozkopávky, oplotená, stavebné dvory budú negatívne vplyvať na estetické vnímanie prostredia všetkých ľudí, ktorí sa v tejto oblasti denne, alebo príležitostne pohybujú.

Pre zníženie negatívnych účinkov pôsobenia najmä hluku počas výstavby sa odporúča zníženie prejazdovej rýchlosti v intraviláne mesta Trenčín a zavedenie vhodných organizačných opatrení vo výstavbe, organizácii prác a dodržiavaní technologickej disciplíny.

#### **4.3. Komplexné posúdenie vplyvov z hľadiska ich významnosti a ich porovnanie s platnými právnymi predpismi**

Popísané vplyvy predstavujú málo významné riziko ohrozenia životného prostredia a zdravia obyvateľov. Vplyvy preložky chynoranskej trate počas prevádzky budú mať dlhodobý a trvalý charakter, ale budú skôr pozitívne ako zvýšenie rýchlosti, priepustnosti a bezpečnosti cestovania na riešenej železničnej trati.

Negatívne vplyvy sa prejavajú počas výstavby len v rámci staveniska a jeho najbližšieho okolia pričom neprekročia rámce stanovené právnymi predpismi v oblasti ochrany životného prostredia a budú mať len charakter potenciálneho ohrozenia životného prostredia.

Na základe predchádzajúceho hodnotenia vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia sa nepredpokladá významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie na zložky životného prostredia súvisiace s realizáciou a prevádzkovaním navrhovanej preložky železničnej trate ako aj ďalšími plánovanými činnosťami v dotknutom území, ktoré by malo negatívne dopady na zdravie obyvateľov. Popisované negatívne vplyvy budú pod limitmi a rámcami určenými legislatívou, prípadne budú dostatočne eliminované technickými riešeniami.

Dá sa konštatovať, že popisovaná zmena ani v spojení s inými činnosťami v skúmanom území nevyvolá takú zmenu vplyvov, ktoré by vytvorili novú preťaženosť lokalitu, t.j. takú, kde sa koncentrujú nepriaznivé účinky aktivít s dopadom na zdravie obyvateľstva, alebo zložky životného prostredia.

#### **4.4. Prevádzkové riziká a ich možný vplyv na územie**

Riziká pri prevádzke je možné eliminovať dôsledným dodržiavaním podmienok bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci. Dôležité sú podmienky požiarnej ochrany a prístup k objektom v prípade použitia požiarnej techniky.

Potenciálne riziká poškodenia alebo ohrozenia životného prostredia počas výstavby alebo prevádzky navrhovanej preložky predstavujú únik škodlivých látok do prostredia, havárie, úder bleskom, požiar a nebezpečenstvo dopravných kolízií a železničných nehôd.

Riziká technického pôvodu je možné eliminovať pri dodržaní všetkých prevádzkových, organizačných, požiarnych a bezpečnostných predpisov.

Neboli identifikované ďalšie možné významné riziká spojené s realizáciou činnosti v skúmanom území.

#### **4.5. Hodnotenie zdravotných rizík**

Hodnotenie zdravotných rizík predstavuje odhad miery závažnosti záťaže ľudskej populácie vystavenej zdraviu škodlivým faktorom životných podmienok a pracovných podmienok a spôsobu života s cieľom znížiť zdravotné riziká.

Vplyv činnosti na zdravotný stav obyvateľstva by sa mohol prejavíť pri výraznom negatívnom ovplyvnení základných zložiek životného prostredia (ovzdušie, voda, pôda), ako aj priamymi vplyvmi ako sú napr. hluk, vibrácie, a pod. Z hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti vyplýva, že predpokladané vplyvy nie sú natoľko významné, aby ovplyvnili zdravotný stav obyvateľstva, alebo vyvolali následné zdravotné riziká.

Samotná výstavba môže zvýšenou prašnosťou a hlučnosťou negatívne ovplyvniť zdravotný stav obyvateľstva v najbližšom okolí. Negatívne vplyvy sa však obmedzujú iba na obdobie výstavby, t.j. niekoľkých mesiacov. Z týchto dôvodov sa považuje vplyv výstavby na zdravotný stav obyvateľov za málo významný.

Po uvedení do užívania nebude trať zdrojom nadmerných emisií hluku a znečisťujúcich látok nad rámec platných emisných limitov príslušných znečisťujúcich látok v ovzduší, nebude produkovať znečistené vody. Nebude produkovať ani iné toxické alebo inak škodlivé výstupy, ktorých koncentrácie by mohli ohroziť zdravie a hygienické pomery dotknutého obyvateľstva.

Prevádzkou navrhovanej trate pri dodržaní platných bezpečnostných predpisov sa nepredpokladá také ovplyvňovanie životného prostredia, ktoré by mohlo zhoršiť zdravotný stav obyvateľstva. Zdravotné riziká vyvolané realizáciou výstavby hodnotíme ako minimálne.

#### **4.6. Vyvolané súvislosti, ktoré môžu vplyvy spôsobiť**

S prihliadnutím na súčasný stav životného prostredia sa nepredpokladá, že vplyvy popisované v oznámení by mohli vyvolať iné súvislosti, ktoré neboli uvedené v oznámení.

## 5. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Mesto Trenčín v spolupráci so Železnicami Slovenskej republiky v nadväznosti na schválené zmeny v územnoplánovacej dokumentácii pripravuje preložku jednokoľajnej železničnej trate Trenčín – Chynorany v km 49,900 až 50,800, vrátane súvisiacich stavebných objektov a prevádzkových súborov.

V súčasnosti sa v území nachádza existujúca, jednokoľajná železničná trať Trenčín – Chynorany, ktorá podchádza cestný most cez rieku Váh. Trať vedie súbežne s ochrannou hrádzou rieky Váh a je zapojená do zhlavia železničnej stanice Trenčín. Z dôvodu plánovanej výstavby novej cestnej komunikácie v súbehu s existujúcou jednokoľajnou železničnou traťou Trenčín – Chynorany a súvisiacej rekonštrukcie existujúceho cestného mosta na ceste 1. triedy I/61 ponad železničnú trať a rieku Váh, je potrebné navrhnúť novú polohu železničnej trate v úseku žkm 49,900 – 50,800.

Preložka železničnej trate Trenčín – Chynorany v úseku žkm 49,900 – 51,137 bola pôvodne navrhnutá ako súčasť projektu modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov. Zámer „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, v km 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod“ prešiel procesom povinného hodnotenia podľa v tom čase platného zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov v rokoch 2002 až 2003. Kladné záverečné stanovisko z procesu posudzovania vplyvu na životné prostredie vydalo Ministerstvo životného prostredia SR pod č. 3941/02-4.3/ak dňa 15.06.2003. (*Modrá trasa v grafickej prílohe.*)

V roku 2013 bolo predložené na vyjadrenie na Ministerstvo životného prostredia SR oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Púchov, žel. km. 100,500 - 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod., III. etapa: Zlatovce - Trenčianska Teplá“ vypracované podľa vtedy platných ustanovení § 18 ods. 7) zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len zákon o EIA). Ministerstvo životného prostredia SR listom č. 7354/2013-3.4/ml z dňa 04.03.2013 konštatovalo, že zmenu trasovania Oznámenie o zmene nerieši a posudzované zmeny sú zmenami parciálnych technických riešení vyplývajúcich z požiadaviek Mesta Trenčín a dotknutých orgánov a organizácií. V zmysle vtedy platných ustanovení nebolo potrebné navrhovanú zmenu posudzovať a bolo možné pokračovať v konaní v zmysle stavebného zákona.

Ďalšie oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, v km 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. III. etapa, úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá“ sa týkali čiastkových riešení na iných úsekoch projektu a riešenia žst. Trenčín a zaústenia chynoranskej trate sa netýkali, preto nie sú ďalej v texte ani v prílohách uvádzané.

V uvedenom zmysle bola stavba „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, v km 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. III. etapa, úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá“ zrealizovaná a uvedená do prevádzky na základe kolaudačného rozhodnutia vydaného Ministerstvom dopravy a výstavby SR pod. č. 10661/2018/SŽDD/20204 dňa 21.03.2018. Preložka chynoranskej trate bola zrealizovaná len v úseku žkm 50,400 – 51,137. V žkm 50,400 bola trasa napojená do pôvodnej polohy, pričom v žkm 49,900 – 50,400 bola zrealizovaná modernizácia trate v pôvodnej polohe. Táto zmena oproti pôvodnému a posúdenému návrhu trasovania bola vykonaná počas realizácie stavby. (*Zelená trasa v grafickej prílohe.*)

Predložená zmena navrhovanej činnosti rieši novú polohu železničnej trate Trenčín – Chynorany v úseku žkm 49,900 – 50,800 s minimalizáciou zásahu do súbežnej protipovodňovej hrádze na brehu Váhu. (*Červená trasa v grafickej prílohe.*)

Táto zmena súvisí s obnovou cestného mosta, v rámci ktorej sa zmodernizuje mostný objekt č. 61-056 vedúci ponad chynorskú trať v žkm 50,356, pričom sa uvažuje s novou polohou pilierov mosta č. 61-056 v súvislosti s plánovanou preložkou cesty I/61 v zmysle platnej územnoplánovacej dokumentácie mesta Trenčín (Územný plán mesta Trenčín, Zmeny a doplnky č. 4, jún 2021). Modernizácia mostných objektov bola predložená na zisťovacie konanie oznámením o zmene navrhovanej činnosti s názvom „I/61 Most č. 61-055, 056 Trenčín“ a zisťovacie konanie bolo ukončené rozhodnutím, že sa navrhovaná zmena nebude posudzovať, ktoré vydal OÚ Trenčín, OSŽP pod č. OU-TN-OSZP3-2023/003996-037 dňa 24.03.2023.

Plánovaná preložka cesty I/61 predstavuje posun z polohy Hasičská do polohy Mládežnícka a poza domy na ulici Kniežaťa Pribinu v súbehu s chynorskou traťou a preto je potrebná preložka železničnej trate Chynorany – Trenčín. Návrh posunu osi koľaje (*červená trasa*) oproti jestvujúcemu stavu predstavuje v žkm 50,550 približne 23 m (*zelená trasa*), posun oproti pôvodnému návrhu z roku 2013 10 m (*modrá trasa*). Okrem smerového posunu železničnej trate je potrebné v mieste križovania s novým cestným mostom aj mierne upraviť niveletu trate z dôvodu dodržania výškových kót železničného priechodného prierezu. Technické riešenie preložky trate ovplyvňuje aj požiadavka na zachovanie priechodu pre chodcov a cyklistov v žkm 50,274, ktorým sú prepojené zóny centra mesta a medzi Váhom a železničnou traťou. Výhľadovo bude zriadená železničná zastávka Trenčín – mesto.

### **Súčasný stav**

Stavba „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, v km 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. III. etapa, úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá“ zrealizovaná a uvedená do prevádzky na základe kolaudačného rozhodnutia vydaného Ministerstvom dopravy a výstavby SR pod. č. 10661/2018/SŽDD/20204 dňa 21.03.2018. Preložka chynoranskej trate bola zrealizovaná len v úseku žkm 50,400 – 51,137. V žkm 50,400 bola trasa napojená do pôvodnej polohy, pričom v žkm 49,900 – 50,400 bola zrealizovaná modernizácia trate v pôvodnej polohe.

V súčasnosti je v riešenom úseku jednokoľajnej železničnej trate traťová rýchlosť 60 km/h. V roku 2016 prebehla rekonštrukcia železničného zvršku v koľaji v rámci modernizácie železničnej stanice Trenčín, ktorej investorom boli Železnice Slovenskej republiky.

Na trati je železničný zvršku typu 60E1 na betónových podvaloch s otvoreným koľajovým lôžkom. V rámci rekonštrukcie trate došlo k vybudovaniu káblovej chráničkovej trasy, v ktorej sú umiestnené vedenia oznamovacej a zabezpečovacej techniky. Trať nie je elektrifikovaná. V žkm 50,356 sa nachádza spomínané mimúrovňové križovanie železničnej trate s cestou 1. triedy I/61. V súčasnosti mimoúrovňové križovanie železničnej trate s cestnou komunikáciou nespĺňa požiadavky na minimálnu podjazdnú výšku. Výška spodnej hrany existujúcej mostnej konštrukcie je 5,5 m nad niveletou koľaje. V žkm 50,274 sa nachádza priechod pre chodcov a cyklistov. Trať je vedená v tomto úseku v intraviláne mesta Trenčín na miernom násype.

**Navrhovaná zmena**

Predložená zmena navrhovanej činnosti rieši novú polohu železničnej trate Trenčín – Chynorany v úseku žkm 49,900 – 50,800 s minimalizáciou zásahu do súbežnej protipovodňovej hrádze na brehu Váhu.

Táto zmena súvisí s obnovou cestného mosta, v rámci ktorej sa zmodernizuje mostný objekt č. 61-056 vedúci ponad chynoranskú trať v žkm 50,356, pričom sa uvažuje s novou polohou pilierov mosta č. 61-056 kvôli plánovanej preložke cesty I/61. Požiadavky na technické riešenie preložky chynoranskej trate teda významne ovplyvňuje projekt rekonštrukcie cestného mosta. Obe stavby medzi sebou významne súvisia a konštrukčne na seba nadväzujú.

Plánovaná preložka cesty I/61 predstavuje posun z polohy Hasičská do polohy Mládežnícka a poza domy na ulici Kniežaťa Pribinu v súbehu s chynoranskou traťou a ako vyvolaná investícia je potrebná preložka železničnej trate Chynorany – Trenčín. Okrem smerového posunu železničnej trate je potrebné v mieste križovania s novým cestným mostom aj mierne upraviť niveletu trate z dôvodu dodržania výškových kôt železničného priechodného prierezu. Technické riešenie preložky trate ovplyvňuje aj požiadavka na zachovanie priechodu pre chodcov a cyklistov v žkm 50,274, ktorým sú prepojené zóny centra mesta a medzi Váhom a železničnou traťou. Výhľadovo bude zriadená železničná zastávka Trenčín – mesto.

Hlavnými stavebnými objektmi stavby sú železničný spodok a železničný zvršok, ktoré sú obsahom SO 01 a SO 02. V rámci realizácie stavby dôjde k smerovej úprave existujúcej trate v dĺžke 880 m tak, aby bolo možné zrekonštruovať existujúci cestný most na ceste I/61 v ulici Bratislavská podľa požiadaviek investora (SSC Bratislava) a súčasne zachovať polohu existujúcej ochrannej hrádze rieky Váh a zabezpečiť budúcu realizáciu preložiek a úprav cestných komunikácií (Hasičská, Kniežaťa Pribinu, Električná). Návrh posunu osi koľaje (*červená trasa*) oproti jestvujúcemu stavu predstavuje v žkm 50,550 približne 23 m (*zelená trasa*), posun oproti pôvodnému návrhu z roku 2013 10 m (*modrá trasa*). Posun je zrejмый z grafickej prílohy.

Okrem hlavných stavebných objektov bude vybudovaná káblková chráničková trasa a komunikácia úrovňového priechodu v žkm 50,274 vrátane úpravy priechodu. Ďalej bude potrebná úprava vedení OZT a úpravy existujúcich železničných zabezpečovacích zariadení. Realizované budú preložky vodovodu, kanalizácie, plynovodu a ďalších vedení. Stavba si vyžiada výrub drevín a na záver bude vykonaná rekultivácia opusteného železničného telesa.

Preložka chynoranskej železničnej trate predstavuje lokálnu preložku (priečny, smerový posun rádo vo v metroch), ktorá nezmení charakter prevádzky na trati.

**Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území**

Realizáciu preložky železničnej trate Chynorany – Trenčín bude potrebné časovo skoordinaovať s výstavbou modernizácie cestného mosta na ceste I/61 v meste Trenčín (mostné objekty č. 61-055 a 61-056). Stavbu modernizácie cestného mosta nie je možné budovať samostatne bez súčasnej realizácie stavby preložky železničnej trate.

Súčasná realizácia stavby modernizácie cestného mosta a stavby preložky železničnej trate Chynorany – Trenčín je nevyhnutnou podmienkou, keďže riešený cestný most, vrátane časti križovateľkových vetiev výhľadovej križovatky s preložkou cesty I/61, nie je vzhľadom k stiesneným priestorovým podmienkam možné umiestniť mimo polohy existujúcej železničnej trate. Postup výstavby preložky železničnej trate musí byť začlenený do jednotlivých etáp realizácie stavby modernizácie cestného mosta a musí rešpektovať potreby hlavnej stavby, t.j. stavby modernizácie cestného mosta.

Kumulatívny vplyv navrhovanej činnosti sa môže prejavíť spoločne najmä s modernizáciou mosta č. 61-056 na ceste I/61 a to zmenou hlukovej a emisnej situácie, zmenou vplyvu na povrchové a podzemné vody, vplyvu na vegetáciu (výruby drevín) dotknutého územia a vplyvom stavebnej činnosti na obyvateľstvo.

### **Celkové zhodnotenie**

Identifikované vplyvy predstavujú málo významné riziko ohrozenia životného prostredia a zdravia obyvateľov. Vplyvy preložky chynoranskej trate počas prevádzky budú mať dlhodobý a trvalý charakter, ale budú skôr pozitívne ako zvýšenie rýchlosti, priepustnosti a bezpečnosti cestovania na riešenej železničnej trati.

Samotná výstavba môže zvýšenou prašnosťou a hlučnosťou negatívne ovplyvniť zdravotný stav obyvateľstva v najbližšom okolí. Negatívne vplyvy sa však obmedzujú iba na obdobie výstavby prejavajú sa počas výstavby len v rámci staveniska a jeho najbližšieho okolia pričom neprekročia rámce stanovené právnymi predpismi v oblasti ochrany životného prostredia a budú mať len charakter potenciálneho ohrozenia životného prostredia.

Po uvedení do užívania nebude trať zdrojom nadmerných emisií hluku a znečisťujúcich látok nad rámec platných emisných limitov príslušných znečisťujúcich látok v ovzduší, nebude produkovať znečistené vody. Nebude produkovať ani iné toxické alebo inak škodlivé výstupy, ktorých koncentrácie by mohli ohroziť životné prostredie a zdravie dotknutého obyvateľstva.

Prevádzkou navrhovanej trate pri dodržaní platných bezpečnostných predpisov sa nepredpokladá také ovplyvňovanie životného prostredia, ktoré by mohlo zhoršiť zdravotný stav obyvateľstva.

Na základe hodnotenia vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia nebolo identifikované významné negatívne synergické a kumulatívne pôsobenie na zložky životného prostredia súvisiace s realizáciou a prevádzkovaním navrhovanej preložky železničnej trate ako aj ďalšími plánovanými činnosťami v dotknutom území, ktoré by malo negatívne dopady na zdravie obyvateľov. Popisované negatívne vplyvy budú pod limitmi a rámcami určenými legislatívou, prípadne budú dostatočne eliminované technickými riešeniami.

Dá sa konštatovať, že popisovaná zmena ani v spojení s inými činnosťami v skúmanom území nevyvolá takú zmenu vplyvov, ktoré by vytvorili novú preťaženú lokalitu, t.j. takú, kde sa koncentrujú nepriaznivé účinky aktivít s dopadom na zdravie obyvateľstva, alebo zložky životného prostredia.

## 6. Prílohy

### 6.1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona

Preložka železničnej trate Trenčín – Chynorany v úseku žkm 49,900 – 51,137 bola navrhnutá ako súčasť projektu modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov. Zámer „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, v km 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod“ prešiel procesom povinného hodnotenia podľa v tom čase platného zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov v rokoch 2002 až 2003. Kladné záverečné stanovisko z procesu posudzovania vplyvu na životné prostredie vydalo Ministerstvo životného prostredia SR pod č. 3941/02-4.3/ak dňa 15.06.2003.

V roku 2013 bolo predložené na vyjadrenie na Ministerstvo životného prostredia SR oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom - Púchov, žel. km. 100,500 - 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod., III. etapa: Zlatovce - Trenčianska Teplá“ vypracované podľa vtedy platných ustanovení § 18 ods. 7) zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len zákon o EIA). Ministerstvo životného prostredia SR listom č. 7354/2013-3.4/ml z dňa 04.03.2013 konštatovalo, že zmenu trasovania Oznámenie o zmene nerieši a posudzované zmeny sú zmenami parciálnych technických riešení vyplývajúcich z požiadaviek Mesta Trenčín a dotknutých orgánov a organizácií. V zmysle vtedy platných ustanovení nebolo potrebné navrhovanú zmenu posudzovať.

Predložená zmena úzko súvisí s obnovou cestného mosta, v rámci ktorej sa zmodernizuje mostný objekt č. 61-056 vedúci ponad chynoranskú trať v žkm 50,356. Modernizácia mostných objektov bola predložená na zisťovacie konanie oznámením o zmene navrhovanej činnosti s názvom „I/61 Most č. 61-055, 056 Trenčín“ a zisťovacie konanie bolo ukončené rozhodnutím, že sa navrhovaná zmena nebude posudzovať, ktoré vydal OÚ Trenčín, OSŽP pod č. OU-TN-OSZP3-2023/003996-037 dňa 24.03.2023.

Uvedené dokumenty sú v prílohe.

Ďalšie oznámenia o zmene navrhovanej činnosti „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, v km 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. III. etapa, úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá“ sa týkali čiastkových riešení na iných úsekoch projektu a zaústenia chynoranskej trate sa netýkali, preto nie sú v prílohách.

### 6.2. Mapa širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a okolitej zástavbe

V prílohe.

### 6.3. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti

V prílohe.

**7. Miesto a dátum spracovania oznámenia**

Trenčín, marec 2025

**8. Meno, priezvisko, adresa a podpis spracovateľa oznámenia**

Mestský úrad v Trenčíne, Útvar územného plánovania  
Mierové námestie č. 2, 911 64 Trenčín

v spolupráci s

coproeco j.s.a., Ľudovíta Stárka 2513/26A, 911 05 Trenčín

Za spoluspracovateľa

Ing. Peter Plekanec

V Trenčíne, dňa ..... ..

**9. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa**

Za navrhovateľa

Mgr. Richard Rybníček, primátor mesta

V Trenčíne, dňa ..... ..

## **Prílohy**

### Umiestnenie navrhovanej zmeny – širšie vzťahy

