

**Mestský úrad v Trenčíne**

---

Mestské zastupiteľstvo v Trenčíne

V Trenčíne, 01.07.2020

**Aktuálna situácia Zmien a doplnkov ÚPN č. 4 a riešenie koncepcie mobility  
- v súvislosti s budúcnosťou Juhovýchodného obchvatu**

---

**Predkladá:**

Ing. arch. Martin Beďatš  
hlavný architekt mesta

**Návrh na uznesenie:**

Na samostatnej prílohe

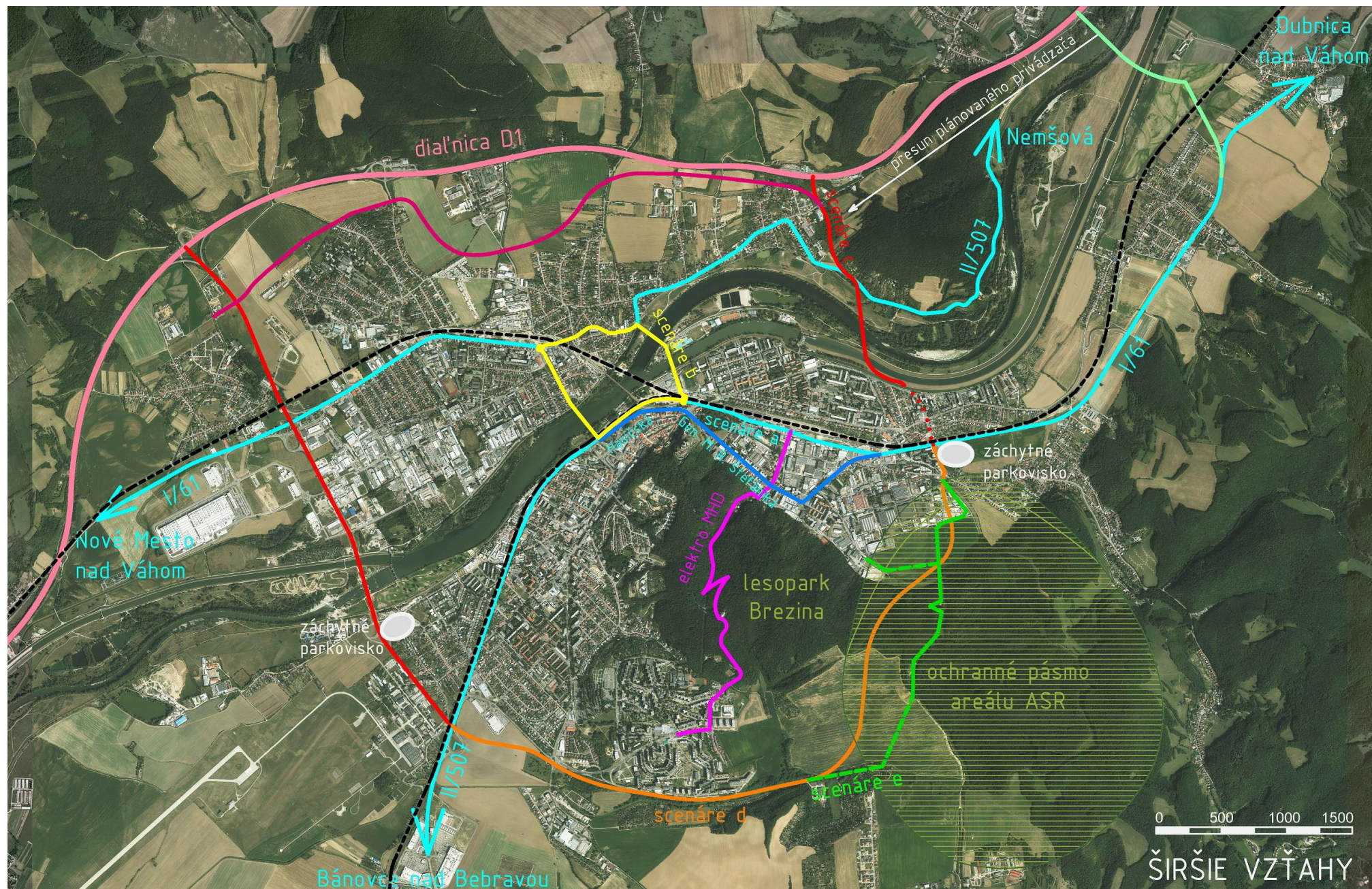
**Spracoval:**

Ing. arch. Martin Beďatš  
hlavný architekt mesta

V Trenčíne, 22.06.2020



## Dôvodová správa:





## Juhovýchodný obchvat Trenčín – analýzy, fakty, tézy

### Územný plán 1974

Idea JVO je zapracovaná do Úpn ako miestna komunikácia, bez tunela, v trase serpentíny cez Brezinu, napojená na plánovanú komunikáciu popri Brezine od výstaviska do Kubrej popri areáli ASR Zábranie (1928) a popod les, cez ul. M. Hricku a J. Derku napojená na cestu 1/61.

### Územný plán 1998

Idea JVO je pretransformovaná do približne súčasnej podoby s tunelom cez Brezinu, v polohe bližšej k areálu ASR Zábranie i k vlečke, s napojením na ul. Pred poľom. Samotný areál ASR Zábranie je v Úpn zaregulovaný ako areál Vysokej školy. Nakoľko v procese prerokovania Úpn Ministerstvo obrany SR (ďalej MO) nevyjadrilo nesúhlas k týmto zmenám, JVO je pokladaný za realizovateľný a pre Trenčanov sa stáva „mantrou“, ktorá vyrieši všetky dopravné problémy, aj v centre Trenčína.

### EIA 2010

Vyjadrenie MO k Správe o hodnotení EIA k Zámeru II. etapy JVO - nemá námietky k správe o hodnotení navrhovanej činnosti, žiada pri spracovaní ďalšieho stupňa PD minimalizovať možné riziko kolízie plánovanej stavby s existujúcim objektom vojenskej správy, preferuje variant A riešenia.

### Územný plán 2012

Trasa II. etapy JVO je zapracovaná do Úpn na základe Správy o hodnotení EIA, v procese pripomienkovania Úpn však MO v stanoviskách z rokov 2011 – 2012 konštatuje, že „vojenské objekty budú aj naďalej dlhodobo využívané ozbrojenými silami, je nevyhnutné rešpektovať ich ochranné pásma a túto skutočnosť je treba zohľadniť aj pri riešení celkovej koncepcie dopravy na území mesta“. Túto pripomienku spracovateľ Úpn a mesto vyhodnotí ako akceptovanú s tým, že do textovej časti Úpn je v kap. B.13.1.2.1.1. Návrh komunikačnej siete doplnený: *Trasa 2.etapy JVO je v ÚPN mesta zohľadnená v zmysle optimálneho variantu A trasy zo Správy o hodnotení podľa zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Ak podrobnejšie stupne projektových dokumentácií pre variant A v zmysle záverov tejto správy preukážu nevhodnosť trasy a neprekonateľné prekážky najmä z hľadiska bezpečnosti (areál ASR Zábranie), bude nutné pristúpiť k hľadaniu novej trasy s legislatívnym postupom príslušným zmenám a doplnkom ÚPN.* Podobné stanovisko MO zaslalo aj v procese Zmien a doplnkov Vúc TSK v roku 2016, Úpn TSK však má 2. etapu JVO riešenú až vo výhlade, čiže nie je predmetom záväznej časti.

### Návrh na Zmenu a doplnok Úpn č. 4 (2012–2018)

Na základe neústretného postoja štátu k budovaniu JVO a na základe dovtedy známych analýz, vychádzajúcich z dopravných modelov a z medzinárodnej urbanistickej súťaže z roku 2014 (ktorej zadanie mesto vytvorilo za aktívnej participácie laickej i odbornej verejnosti), mesto prostredníctvom ÚHA pristúpilo k hľadaniu novej koncepcie dopravného riešenia. Podrobnejší opis analýz, faktov a cieľov je uvedený v časti Zmena stratégie mesta v prioritách koncepcie mobility v Trenčíne. Mimochodom – členovia poroty urb. súťaže sa v rámci diskusie k téme dopravy a k prezentácii JVO vyjadrili mimo iné aj takto: „Prečo navrhujete nereálne riešenia? Drahé riešenie, ktoré je nerealizovateľné, nie je riešenie. U nás (Nemecko) takto nepostupujeme, to si nikto nedovolí. Treba hľadať iné – reálne riešenia.“

### Proces Zmeny a doplnku Úpn č. 4 (2017–2019)

Mesto 8. 3. 2017 predstavilo novú koncepciu mobility verejnosti v Trenčíne - vid' <https://trencin.sk/samosprava/uzemne-planovanie/trencin-si-ty/> a 7. 12. 2017 na MDaV SR (za účasti dotknutých orgánov - SSC, ŽSR...). V procese prerokovania však mesto v júni 2018 od MDaV obdržalo stanovisko, v ktorom síce MDaV súhlasí s navrhovaným dopravným riešením, ale nie ako s preložkou cesty 1/61, ale ako s miestnou komunikáciou. Pretože to nebolo pre mesto prijateľné, absolvovalo mesto 5. 9. 2018 ďalšie rokovanie na MDaV, ktorého výsledkom bolo, že vzhľadom k tomu, že mesto medzitým začalo proces obstarania Plánu udržiavateľnej mobility (PUM), MDaV požaduje počkať a rokovania obnoviť až po spracovaní PUM-u – s multimodálnym dopravným modelom.

Medzitým – v decembri 2018 – mesto pripravilo návrh riešenia (vrátane dopravného modelu) tzv. mini-obchvatu, ktorý spočíval v dočasnom riešení JVO (cca 1 km dlhé prepojenie Východnej ul. s existujúcou komunikáciou popri areáli ASR Zábranie), ktoré by prinieslo cca polovičný efekt za cca 1/20 nákladov JVO. Keďže existujúca komunikácia je vedená tesne vedľa areálu ASR Zábranie, požiadalo mesto o pracovné rokovanie na MO, ktoré sa uskutočnilo 15. 1. 2019. Na tomto rokovaní bol zo strany MO prezentovaný nesúhlasný postoj nielen k predloženému riešeniu mini-obchvatu, ale aj k samotnému riešeniu JVO, pričom MO odporučilo mestu prerokovať tému obchvatu priamo s náčelníkom Generálneho štábu OS SR. Rokovanie prebehlo 4. 2. 2019, následne mesto zaslalo dokumentáciu JVO (spracovanú pre proces EIA 2010)

so žiadosťou o odborné stanovisko, v marci 2019 mesto obdržalo odpoveď – „Analýzou navrhovaných riešení bolo zistené, že varianty navrhovaného vybudovania JVO zasahujú do záujmov MO SR a sú neakceptovateľné.“ Na základe tohto stanoviska mesto opäť požiadalo MDaV o rokovanie, ktoré sa uskutočnilo 29. 5. 2019 – napriek stanovisku MO však dopadlo rovnako ako predchádzajúce rokovanie – počkať na spracovanie PUM-u.

Dňa 11. 10. 2019 primátor odprezentoval problematiku dopravy v Trenčíne na stretnutí s premiérom a niektorými predstaviteľmi vlády SR za účasti GR SSC, výsledkom bol okrem iného aj prísľub a požiadavka premiéra, aby SSC pri obstarávaní spracovateľa PD rekonštrukcie starého cestného mosta spolupracovala s mestom a zapracovala požiadavky mesta tak, aby výsledná PD spĺňala predstavy mesta a aby bolo možné napojiť nové dopravné riešenie na predmetný most.

## **Zmena stratégie mesta v prioritách koncepcie mobility v Trenčíne**

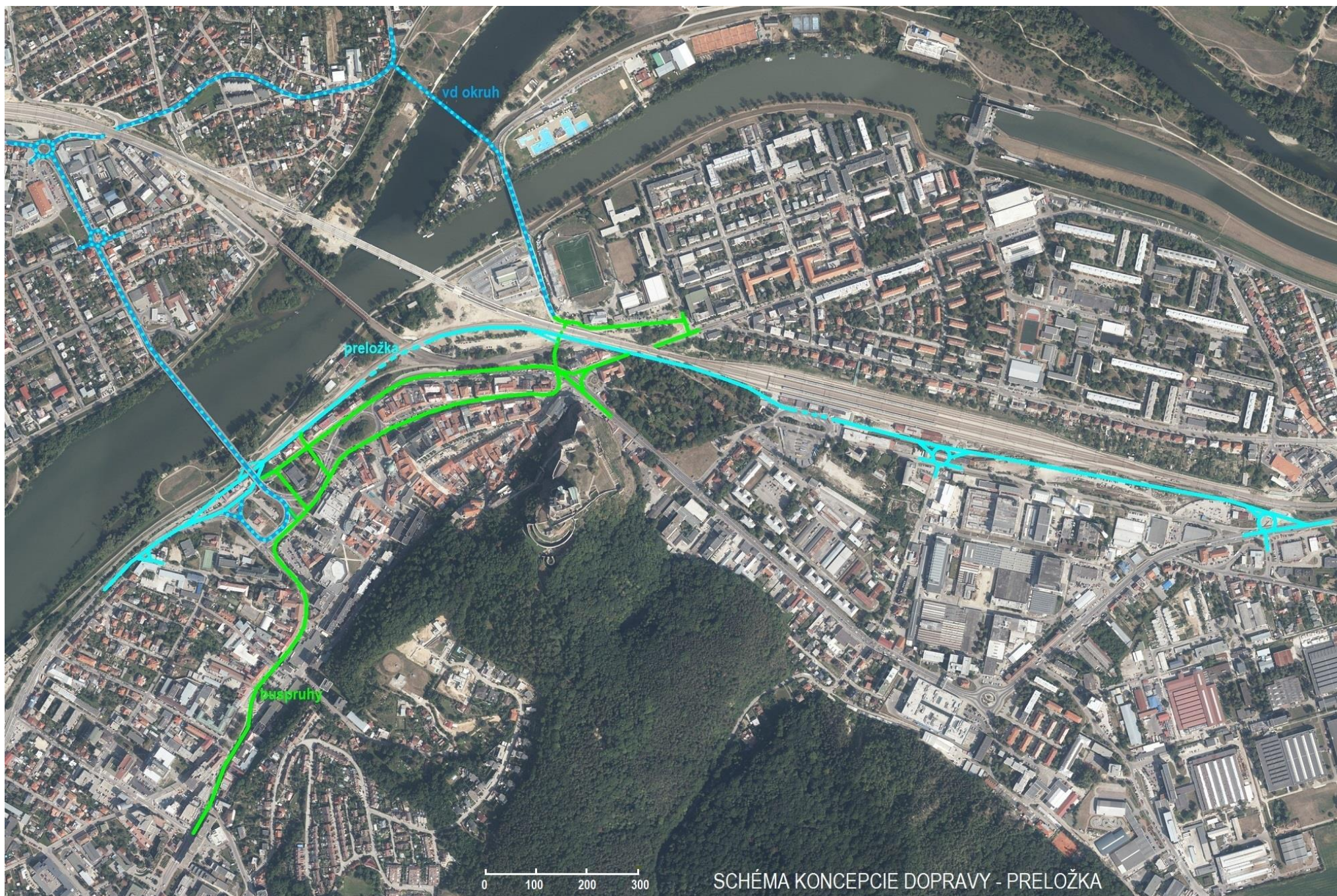
### **Úvod**

Urbanizmus Trenčína je výrazne determinovaný prostredím. Mesto má vďaka geomorfológii špecifický tvar podkovy obopínajúcej zelenej plúca mesta – lesopark Brezina, zasahujúci až do centra mesta, kde končí bralom, na ktorom stojí hrad. Pod bralom tečie rieka Váh, medzi riekou a hradným bralom sa nachádza historické centrum mesta. Práve v tomto zúženom priestore – hrdle, ktoré Trenčania nazývajú aj lievik, vedie aj železničná trať aj nosná komunikácia mesta – Hasičská ulica.

Kvôli vyrovnaní traťových oblúkov bola železničná trať posunutá do novej polohy (cez kúpalisko, ktoré bolo presunuté na neďaleký ostrov), čím sa uvoľnili nové pozemky na oboch brehoch Váhu a spolu s priliehajúcimi plochami tvoria novú atraktívnu príležitosť pre rozvoj centra, aj pre splynutie a prepojenie rieky (s fenomenálnymi rekreačnými inundačnými územiami na oboch brehoch) s centrom. Na voľných pozemkoch má prísť k novej výstavbe, ktorá doplní chýbajúce verejné funkcie a zmení centrum na klasickú mestskú časť s bývaním, ktorá bude atraktívna aj pre cestovný ruch. Zároveň má táto zmena naštartovať postupnú transformáciu pravého brehu, na ktorý sa má centrum rozšíriť a nahradiť v súčasnosti už nevhodné funkcie výroby a individuálnych garáží za polyfunkčné centrum mesta vytvárajúce predpoklady pre rozvoj širokej škály občianskej vybavenosti a bývania.

Kvôli prepojeniu rieky s historickým centrom a odľahčeniu ulíc pre udržateľnú mobilitu bude nevyhnutná aj transformácia dopravnej kostry. Hlavnú zbernú komunikáciu je potrebné preložiť k železničnej trati, čím dôjde k ich zlúčeniu, čiže odstráneniu jednej zo zásadných bariér a súčasná štvorpruhová cesta na Hasičskej ulici a na ul. Gen. M. R. Štefánika sa zmení na kludnú dvojpruhovú miestnu komunikáciu s pohodlnými chodníkmi, cyklotrasami, buspruhmi a pásmi zelene, čím sa umožní rozvoj v jej blízkosti až po časť Kubra. Nová preložená cesta bude de facto predĺžením Električnej ulice (ktorá v súčasnosti končí pri cestnom moste v centre) a novým úsekom v centre popri železničnej trati sa prepojí so súčasnou Železničnou ulicou, ktorá sa zmení na zbernú komunikáciu. Záber severného okraja parku pre novú komunikáciu môže byť kompenzovaný rozšírením parku do ul. Gen. M. R. Štefánika. Časť preloženej cesty v najatraktívnejšej polohe v centre bude čiastočne zahĺbená, aby vzniklo bezbariérové a bezkolízne pešie príjemné a pohodlné prepojenie centra s riekou a aby prišlo k harmonickému splynutiu týchto častí centra, rovnako je časť preložky zahĺbená v priestore pred železničnou stanicou. Doprava na existujúcich komunikáciách v centre mesta je navrhnutá ako jednosmerný ukladnený okruh po Hasičskej a Palackého ulici s preferovanými buspruhmi a cyklotrasami, čo okrem iného zapojí dnes oddelený priestor pri kine Hviezda a ul. Kniežat'a Pribinu do štruktúry centra mesta. Premostením ostrova do Orechového sa vytvorí vnútorný dopravný okruh, ktorý výrazne odľahčí starý cestný most a Hasičskú. Schéma tejto koncepcie je na nasledujúcom obr.







## **Dopravné prieskumy a dopravný model 2016**

V súvislosti s transformáciou dopravnej kostry prebehli v roku 2016 podrobné dopravné prieskumy na základe ktorých bol vytvorený dopravný model s 30 scenármi rozvoja dopravnej siete pre roky 2020 – 2045. Scenáre boli kombináciou štyroch, resp. piatich (juhovýchodný obchvat bol riešený v dvoch variantoch) zásadných dopravných stavieb, uvedených vo výkrese širších vzťahov (scenáre a-e), vrátane kartogramov dôležitých križovatiek. Jedná sa o preloženie - vybudovanie vyššie opísanej novej zbernej komunikácie do polohy ku železničnej trati (scenáre a), vytvorenie vnútorného mestského okruhu vybudovaním mosta z ostrova do Orechového (scenáre b), vybudovanie druhého diaľničného privádzača východ (scenáre c) a vytvorenie vonkajšieho dopravného okruhu – Juhovýchodný obchvat (scenáre d) resp. jeho variantné riešenie (scenáre e).

Dopravný model 2016 ukázal, že aj po vybudovaní všetkých opatrení, bude v roku 2045 za deň na Hasičskej 31.400 vozidiel, bez vybudovania týchto opatrení bude počet vozidiel 52.500, v jednotlivých scenároch sa podľa typu opatrení pohybuje počet vozidiel v tomto rozpätí. Napr. v scenári, že by sa zrealizoval len Juhovýchodný obchvat, bude v roku 2045 na Hasičskej 37.400 vozidiel (pre porovnanie – v roku 2013 tu bolo 34.700 vozidiel, v roku 2016 to bolo 38.700, čo je pri súčasnom stave na hrane resp. už za hranou únosnosti a bez zásadných zmien nie je možné rozšíriť centrum a harmonicky ho prepojiť s riekou). Podobné závery (pomer vozidiel na obchvate a v centre) konšatovali aj dva predchádzajúce materiály vychádzajúce z dopravného modelovania:

## **Koncept Generelu dopravy 2006**

V koncepte sa uvádza, že aj napriek vybudovaniu obchvatu nie je reálne predpokladať, že všetky medzi oblastné vzťahy bude možné, resp. pre vodiča výhodné realizovať po obchvate. Preto je potrebné zachovať aj naďalej zbernú komunikáciu, ktorá umožní spojenie cez CMZ. Tou zostane aj naďalej súčasná cesta I/61. V koncepte GD sú kartogramy dopravného zaťaženia pre rok 2010 bez obchvatu, aj prognózy s JVO pre roky 2015 a 2030 (2010 bez JVO – 27.200 vozidiel na Hasičskej, 2015 s JVO – 23.100 vozidiel na Hasičskej + 5.200 vozidiel na JVO, 2030 s JVO – 32.900 vozidiel na Hasičskej + 8.300 vozidiel na JVO).

## **Posudzovanie vplyvov na životné prostredie (EIA) pre stavbu Juhovýchodný obchvat mesta Trenčín – II. Etapa - 2007**

V materiáloch sú uvedené kartogramy dopravného zaťaženia z decembra 2007 – stav s obchvatom i bez obchvatu, pre roky 2010 a 2030 (2010 bez JVO - 30.600 vozidiel na Hasičskej, 2010 s JVO - 25.400 vozidiel na Hasičskej + 6.300 vozidiel na JVO, 2030 bez JVO – 46.000 vozidiel na Hasičskej, 2030 s JVO – 34.800 vozidiel na Hasičskej + 7.900 vozidiel na JVO). Nárast dopravy na Hasičskej je rýchlejší ako prognózy 2006 – 2010, napriek klesajúcemu počtu obyvateľov.

## **Analytická časť Plánu udržateľnej mobility**

Na základe rozsiahlych a podrobných dopravných prieskumov a sčítaní z roku 2019 bol v máji 2020 vytvorený makroskopický multimodálny (4-stupňový = automobilová / verejná / cyklistická / pešia mobilita) dopravný model, s viacerými scenármi rozvoja pracujúcimi so strategickými dopravnými stavbami. Výsledky modelu potvrdili trendy predchádzajúcich dopravných modelov, že obchvat síce čiastočne odľahčí centrum, ale aj po jeho realizácii bude v centre veľká intenzita dopravy – scenár BAU-A uvádza, že aj po prípadnej realizácii JVO bude v roku 2040 na Hasičskej 40.700 vozidiel, pri vybudovaní všetkých štyroch zásadných dopravných opatrení (preložka cesty ku železnici, most z ostrova do Orechového, diaľničný privádzač východ a JVO) bude v roku 2050 prechádzať centrom 30.900 vozidiel – scenár VAR-2.

V prípade, že by sa zrealizoval JVO a most z ostrova do Orechového bez preložky cesty ku železnici, budú intenzity na Hasičskej a na starom cestnom moste síce podobné scenáru VAR-2, avšak zaťaženie križovatky pri hoteli Elizabeth sa rozloží do priestoru pred Obchodnou akadémiou, kde by musela vzniknúť ďalšia zásadná a výrazná križovatka a nastane výrazný nárast intenzít na Sihoti – hlavne na Mládežníckej a na ul. M. Rázusa a ďalej, čo sú riešenia pre obytnú štvrť absolútne nevhodné, v princípe neprijateľné. Bez zásadných zmien križovatiek pod mostom a pri hoteli Elizabeth nie je racionálne most z ostrova do Orechového realizovať. Zásadné zmeny týchto dvoch križovatiek vrátane krátkeho úseku medzi nimi rieši preložka ku železnici, ktorá zároveň zlúčením bariér cesty so železnicou vytvára predpoklady na zrušenie súčasného radikálneho rozťatia centra a možnosti na rozvoj udržateľnej mobility. Pokračovaním preložky pri železnici na Železničnú ulicu sú zároveň vytvorené podmienky na ukladanie dopravy na Sihoti a na ul. Gen. M. R. Štefánika.

Z analytickej časti PUM-u ďalej vyplýva, že tranzit centrom je minimálny, nakoľko využíva diaľnicu a cestu 1/9 (resp. pripravovanú R2 z diaľnice smerom na Bánovce nad Bebravou) a nie je dôvod predpokladať, že by preložka viedla k vyššiemu tranzitu. Pomerne silná je naopak cieľová doprava mesta i regiónu, nakoľko mnoho cieľov sa nachádza práve v širšom centre mesta a obchvat účastníkom týchto cieľov príliš nepomôže. Z hľadiska zníženia hlukovej a emisnej záťaže preložka výrazne pomôže samotnému centru (zahĺbením pod terén) a znížením intenzít aj širšiemu centru, ulici Gen. M. R. Štefánika a časti Pod Sokolice, i dolnému mestu na Braneckého, Legionárskej a Soblahovskej, a to presmerovaním dopravy na Električnú.

Úlohou návrhovej časti PUM-u je vytvorenie predpokladov na posilnenie udržateľnej mobility – to znamená verejnej, cyklistickej a pešej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy. V prípade, že by sa realizoval JVO bez preložky cesty ku železnici, nevzniknú predpoklady na vytvorenie buspruhov a bezpečnejšej a pohodlnejšej cyklodopravy v širšom centre mesta, čiže posilnenie udržateľnej mobility bude oveľa slabšie, ako v prípade realizácia preložky ku železnici.

## Záver

Úlohou množstva scenárov dopravných modelov bolo hlavne preskúmať prínos jednotlivých zásadných dopravných stavieb a ich kombinácií a na základe výsledkov stanoviť priority a nastaviť časovú postupnosť ich realizácie. Obchvat doprave v centre na určitú dobu čiastočne pomôže, ale dlhodobejšie ju nevyrieši, nakoľko Trenčín ako krajské a z pohľadu cestovného ruchu významné mesto má množstvo cieľov práve v širšom centre (regionálne - krajské a okresné úrady, vybavenosť, vzdelanie, zdravotníctvo, kultúra, šport a podobne). Juhovýchodný obchvat nie je klasickým tranzitným obchvatom, tým je diaľnica D1 vedená nad severným okrajom mesta, s víziou doplnenia druhého diaľničného privádzača východ. Zároveň kvôli geomorfológii mesta obchvat nevyrieši ani veľkú časť vnútromestskej dopravy, ani dopravy z okolitých obcí a v konečnom dôsledku sa množstvo áut stretne práve v „lieviku“ pod hradom. A v neposlednom rade – náklady na obchvat by boli minimálne dvojnásobné, ako preloženie zbernej komunikácie ku železničnej trati.

Preto pokladáme za nevyhnutné riešiť dopravu v centre mesta (scenár a+b) skôr ako obchvat a k realizácii obchvatu pristúpiť neskôr – keď sa mestu podarí zvýšiť počet obyvateľov a stavba obchvatu sa v budúcnosti stane nevyhnutnou, ale dovtedy nebude rozdeľovať výbežok hôr, zasahujúci až do centra mesta a tvoriaci výraznú jedinečnosť Trenčína, a to nielen z pohľadu životného prostredia. Okrem toho - aj po podrobnejšom preskúmaní pretrvávajú zásadný problém obchvatu - nesúhlas Ministerstva obrany s trasovaním obchvatu v ochrannom pásme areálu Armády SR, obídenie tohto ochranného pásma cez priemyselný areál dostáva obchvat de facto do priestorovo a ekonomicky nerealizovateľnej podoby.

Okrem popísaných dopravných stavieb mesto intenzívne pracuje aj na zmene dopravného správania obyvateľov smerom k udržateľnej mobilite. V roku 2017 bola spustená nová parkovacia politika s cieľom odbremeniť centrum od áut a nastaviť prospešné pravidlá parkovania v celom meste. Mesto pripravuje dve zásadné záchytné parkoviská na východnom i západnom okraji mesta, ktoré zachytia všetky štyri „výpadovky“ (Nové Mesto nad Váhom, Dubnica nad Váhom, Bánovce nad Bebravou, Nemšová), vrátane oboch smerov diaľnice. Aktívne buduje cyklistickú infraštruktúru v meste a v spolupráci s TSK aj regionálne cyklotrasy, pracuje na podpore MHD a jej integrácii s PHD, revitalizuje námestia a pripravuje ďalšie pešie zóny.

**Hlavným cieľom zmeny koncepcie a prebudovania dopravy v centre je ukludnenie dopravy na mestských uliciach, s preferenciou buspruhov, cyklotrás a pešieho pohybu – ukludnenie dopravy Na Hasičskej a na ul. Gen. M. R. Štefánika preložením zbernej komunikácie ku železničnej trati a s tým priamo súvisiace následné uzavretie Braneckého pre automobilovú dopravu rozšíri centrum západným smerom a veľmi výrazne zníži aj intenzity na Soblahovskej, Legionárskej a v priľahlých častiach, východným smerom zase na celej Sihoti i v časti Pod Sokolicami, čím výrazne ovplyvní dopravné správanie v celom meste. Táto zmena umožní vybudovanie buspruhov v doteraz priestorovo nerealizovateľných úsekoch a tým aj celkové zrýchlenie a spružnenie verejnej hromadnej dopravy, vrátane exkluzívnej integrovanej zastávky MHD a PHD priamo v centre, s priamou nadväznosťou na regionálnu „Chynoranskú“ trať, ktorá by sa časom mala zmeniť aj na kostru prímestskej i mestskej verejnej hromadnej dopravy.**

Juhovýchodný obchvat, ktorého dĺžka je 5,75 km (s tunelom v dĺžke 430 resp. 610 m, s estakádou z Breziny v dĺžke 362 m s výškou na začiatku až 23 m, s okružnými križovatkami Zábranie a Pred Poľom, s mostom ponad cestu do Soblahova, s napojením sídliska Juh, s predĺžením ulice Gen. Svobodu o cca 850 m vrátane jej napojenia na obchvat okružnou križovatkou), je min. dvojnásobne drahší ako navrhované riešenie preložky v dl. 2,3 km. Obchvat, ktorý by čiastočne mohol dopravnej situácii pomôcť, je však kvôli areálu ASR nerealizovateľný. Jedinou možnosťou teda zostáva návrh mesta na preloženie cesty 1/61 ku železničnej trati, vytvorenie vnútorného dopravného okruhu vybudovaním mosta z ostrova do Orechového (ktorý odľahčí starý most a Hasičskú) a v budúcnosti realizácia druhého diaľničného privádzača východ. Toto riešenie zároveň výrazne pomôže zrýchleniu verejnej dopravy a cyklo doprave, čím výrazne prispeje k poklesu individuálnej automobilovej dopravy. Rokovania na túto tému na MDaV SR zatiaľ stále prebiehajú.

Téma obchvatu nemá rozdeľovať - cieľ je totiž rovnaký, ale v inom čase, aby mesto predišlo dopravným aj ekonomickým problémom. Nikto nie je proti obchvatu – je to jedna zo štyroch zásadných dopravných stavieb, s ktorými mesto musí v budúcnosti počítať, preto je súčasťou všetkých dopravných modelov – vrátane momentálne spracovávaného PUM-u. Dôležité je však správne nastaviť časové priority a preveriť ich realizovateľnosť. Situácia sa každým dňom mení - dopravné prieskumy realizované v rámci PUM-u v máji 2019 zaznamenali cez 40.000 voz/24 h prechádzajúcich centrom mesta! Tento stav sa veľmi vážne blíži ku kolapsu dopravnej situácie – podľa údajov z Celoštátneho sčítania dopravy z roku 2015 patrí úsek cesty 1/61 na Hasičskej medzi najväčšími zaťaženými, ak nie najzaťaženejší úsek ciest 1. triedy v rámci Slovenska, nehovoriac o tom, že sa nachádza v samom srdci - priamo v historickom centre krajského, turisticky atraktívneho mesta.

**Pozn. 1:**

Podľa údajov z Celoštátneho sčítania dopravy z roku 2015 sú na cestách 1. (resp. 2.) triedy ročné priemerné denné intenzity s hodnotami okolo 30.000 voz/24 hod iba na veľmi málo úsekoch, s výnimkou Bratislavy ako špecifického problému (Trnavská 36.000, Bajkalská 45.000, Prievozská 47.000, Einsteinova 60.000 voz/24 hod). Je to vo Zvolene na južnom okraji mesta (kde sa pripravuje obchvat R2) a v Prešove na výpadovke na Kapušany – v Prešove sa však už realizuje západný obchvat D1 a čoskoro má začať aj realizácia severného obchvatu R4. Ďalej v Žiline na vonkajšom dopravnom okruhu, ale pred uvedením severného (dnes už fungujúceho) obchvatu D3 do prevádzky, s predpokladom výrazného odľahčenia dopravy v meste po dokončení rozostavaného úseku D1 medzi Hričovským podhradím a Vrútkami. Ďalším je úsek cesty 1/66 v Banskej Bystrici pri Hrone, s intenzitou cca 34.600 vozidiel, pričom cca 6 km dlhý obchvat R1 (so šiestimi napojeniami a 58% odľahčením cesty 1/66) je od roku 2012 v prevádzke. No a posledným úsekom s intenzitou nad 30.000 voz/24 hod je práve Hasičská - cesta 1/61 v Trenčíne, preto je dôležité venovať Trenčínu náležitú pozornosť a urýchlene riešiť kritickú dopravnú situáciu.

**Pozn. 2:**

Dňa 17. 1. 2019 hlavný architekt prezentoval dovtedy známe informácie na stretnutí s poslancami MsZ Trenčín, v danom čase hovoril aj o probléme s realizáciou JVO z pohľadu MO – s informáciou, že k téme JVO je plánované stretnutie s náčelníkom Generálneho štábu OS SR.

**Návrh uznesenia:**

Mestské zastupiteľstvo v Trenčíne

**b e r i e   n a   v e d o m i e**

informáciu o aktuálnej situácii Zmien a doplnkov ÚPN č. 4 a riešení koncepcie mobility - v súvislosti s budúcnosťou Juhovýchodného obchvatu.