

## VYHODNOTENIE PLNENIA ŠPECIFICKÝCH POŽIADAVIEK ROZSAHU HODNOTENIA A POŽIADAVIEK VYPLÝVAJÚCICH ZO STANOVÍSK DORUČENÝCH K OZNÁMENIU O STRATEGICKOM DOKUMENTE A K ROZSAHU HODNOTENIA

Súčasťou procesnosti tvorby PUM Trenčín sa stali aj stanoviská verejnosti, ktoré boli zaslané k Oznámeniu o strategickom dokumente. Na ich základe vydal OÚ Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, rozsah hodnotenia dňa 09.02.2021 pod č. OU-TN-OSZP3-2021/005709-026. Zoznam špecifických podmienok a spôsob ich zohľadnenia v Správe o hodnotení je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

**Tab. č. 1 Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia a spôsoby ich naplnenia v správe o hodnotení**

Požiadavka	Spôsob naplnenia
2.2.1 Pri príprave správy o hodnotení strategického dokumentu a samotného strategického dokumentu brať do úvahy všetky pripomienky, ktoré boli zaslané k oznámeniu.	Akceptované. Pozri tabuľku nižšie.
2.2.2 Rešpektovať stanovisko Okresného úradu Trenčín, odboru výstavby a bytovej politiky č. OU-TN-OVBP1-2020/036897-002 zo dňa 17. 12. 2020, v ktorom uvádza: V kapitole: V/2. Materiály použité pri vypracovaní strategického dokumentu: – pri Pláne dopravnej obslužnosti a Pasporte statickej dopravy - tieto dokumenty bližšie špecifikovať rozsahom (mesto, okres, kraj, ...) doplniť (a aj sa zaoberať) územnoplánovaciú dokumentáciu všetkých susediacich obcí mesta Trenčín, ale minimálne ÚPN obcí uvedených v kapitole IV/2 ako dotknuté subjekty: Trenčianska Turná, Veľké Bierovce a Zamarovce.	Akceptované. Požadované materiály boli doplnené do SOH, kap. III.5.2.
2.2.3 V návrhu strategického dokumentu zohľadniť pri realizácii cieľov na zlepšenie mobility na území mesta Trenčín a v plnom rozsahu rešpektovať ochranné pásma letiska, heliportu a leteckého pozemného zariadenia nachádzajúcich sa na území mesta Trenčín a taktiež ochranné pásma Letiska Dubnica, ktoré sa nachádza v susednom regióne, ale jeho ochranné pásma zasahujú aj na územie mesta Trenčín.	Akceptované. PUM Trenčín rešpektuje vo svojich návrhoch uvádzané ochranné pásma.
2.2.4 Rešpektovať stanovisko Ministerstva obrany SR č. ASM – 41 – 2923/2020 zo dňa 17. 12. 2020, v ktorom požaduje: – zachovať všetky vojenské objekty v riešenom území k. ú. Trenčín a rešpektovať ich ochranné pásma – zabezpečiť prejazdnosť (obslužnosť) diaľnice D1 a jej privádzačov a pozemných komunikácií o minimálnej šírke jedného jazdného pruhu 3,5 m – zabezpečiť prejazdnosť (obslužnosť) nasledujúcich železničných tratí:	Akceptované.  PUM TN akceptuje existujúce ochranné pásma. Pripomienka sa týka primárne posudzovanej stavby Juhovýchodného obchvatu mesta Trenčín.  Prejazdnosť daných PK nie je v rámci PUM obmedzená pod stanovenú úroveň. Navrhovanie šírky jazdných pruhov je nad úrovňou podrobnosti PUM.

Požiadavka	Spôsob naplnenia
<p>č. 125 (Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina)            č. 130/122 (Trenčín – Chynorany – Horná Štubňa – Diviaky)            č. 125/130 (Trenčín – Trenčianska Teplá – Nemšová – Horné Srnie)            alebo núdzovú prevádzku uvedených úsekov železničných tratí s využitím obchádzkových železničných tratí</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zo záujmových dôvodov Ozbrojených síl SR pri realizácii jednotlivých plánovaných stavebných celkov nezasahovať do telesa vojenskej železničnej vlečky VÚ 5728 Trenčín.</li> </ul>	<p>PUM Trenčín nenavrhuje obmedzenie existujúcej prejazdnosti daných tratí.</p> <p>PUM Trenčín nenavrhuje zásahy, týkajúce sa predmetného telesa.</p>
<p>2.2.5 Rešpektovať stanovisko Ministerstva dopravy a výstavby SR č. 33802/2020/OSD/102401 zo dňa 22.12.2020, v ktorom odporúča:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- grafickú časť je potrebné upraviť tak, aby nezobrazovala a neevokovala typ a tvar navrhovaných križovatiek, technické riešenie križovatiek nemôže byť predmetom PUM, ale musí vychádzať z DIP, ktoré bude podkladom pre prípravu konkrétneho projektu</li> <li>- v súvislosti s návrhom privádzačov na diaľnicu D1 zakreslených v grafickej časti upozorňuje, že môžu byť v rozpore s platnými STN, minimálne z pohľadu prípustnej vzdialenosti križovatiek na diaľniciach.</li> </ul>	<p>Akceptované.</p> <p>PUM nenavrhuje technické riešenie križovatiek. Grafická podoba križovatiek je výstupom dopravného modelu a je iba orientačná.</p>
<p>2.2.6 Z hľadiska ochrany ovzdušia rešpektovať stanovisko Okresného úradu Trenčín, odboru starostlivosti o životné prostredie č. OU-TN-OSZP3-2020/036915-002 zo dňa 29.12.2020, v ktorom dáva do pozornosti § 27 ods. 1 písm. g), k) l) a m) zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší, v ktorom sú uvedené vybrané kompetencie orgánu ochrany ovzdušia obce, v tomto prípade mesta Trenčín:</p> <p>„§ 27 Obec            (1) Obec pri prenesenom výkone štátnej správy v oblasti ochrany ovzdušia.....            g) môže ustanoviť všeobecne záväzným nariadením zóny s obmedzením prevádzky mobilných zdrojov, ...            k) môže všeobecne záväzným nariadením podľa § 9 ods. 3 zriadiť, vymedziť alebo zrušiť nízkoemisnú zónu,            l) povoľuje na základe žiadosti prevádzkovateľa vozidla dočasný vjazd a trvalý vjazd cestných motorových vozidiel do nízkoemisnej zóny,            m) oznamuje ministerstvu zriadenie, vymedzenie a zrušenie nízkoemisnej zóny.“</p>	<p>PUM Trenčín posudzoval zriadenie nízkoemisných zón ako jedno z vyhodnocovaných opatrení. Zriadenie NEZ nebolo v rámci Plánu predbežne doporučené; ako efektívnejšie boli vyhodnotené iné obmedzenia motorovej dopravy (obmedzenia vjazdov a tranzitu obytnými zónami, rýchlostné obmedzenia, obmedzenia nákladnej dopravy) a podpora nemotorovej a bezemisnej dopravy.</p>
<p>2.2.7 Rešpektovať stanovisko Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. (ďalej „NDS“) č. 7295/100330/30102/2020 zo dňa 16.12.2020, v ktorom požaduje pri spracovaní PUM mesta Trenčín rešpektovať záväzné strategické dokumenty schválené vládou SR a to:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 <a href="https://www.mindop.sk/index/open">https://www.mindop.sk/index/open</a></li> </ol>	<p>Akceptované.</p> <p>PUM Trenčín nevyznačuje ochranné pásma ciest; uvedené stavby už sú súčasťou PUM Trenčín a Dopravného modelu PUM Trenčín.</p>

Požiadavka	Spôsob naplnenia
<p>file.php?file=doprava/dopinfrac/program/Dokumenty/fondyeu20142020/ Strategicky Plan2030/Strategicky plan 2030.pdf</p> <p>2. Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest– schválený Uznesením vlády SR č. 162/2001 z 21. februára 2001<a href="https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/cestna-doprava-a-cestna-infrastruktura/cestna-infrastruktura/dokumenty/novy-projekt-vystavby-dialnic-a- rychlostnych-ciest">https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/cestna-doprava-a-cestna-infrastruktura/cestna-infrastruktura/dokumenty/novy-projekt-vystavby-dialnic-a- rychlostnych-ciest</a></p> <p>3. Návrh priorit vo výstavbe cestnej infraštruktúry, ktorý bol schválený Uznesením Vlády SR č. 567 zo 16. septembra 2020<a href="https://www.mindop.sk/uploads/PRIORITY_MATERIAL_FINAL.pdf">https://www.mindop.sk/uploads/PRIORITY MATERIAL_FINAL.pdf</a>.</p> <p>NDS pripravuje verejnoprospešnú stavbu Rýchlostná cesta R2 Križovatka D1 – Trenčianska Turná. Pri príprave dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP) NDS postupuje v zmysle právoplatného územného rozhodnutia Okresného úradu Trenčín. Navrhovaná stavba sa nachádza v cestnom ochrannom pásme a v blízkosti cesty I/9, ktorej majetkovým správcom je Slovenská správa ciest (SSC).</p> <p>NDS ďalej konštatuje, že vo výkrese k PUM mesta Trenčín nie je zakreslené ochranné pásmo rýchlostnej cesty, ktoré okrem iných obmedzení má aj funkciu ako územná rezerva pre časť križovatky MÚK Chocholná v k.ú. Veľké Bierovce, ktorá bola naprojektovaná v aktuálne pripravovanej DSP a následne bude predmetom zmenovej dokumentácie DÚR pri zmene územného rozhodnutia. V dotknutom území ďalej absentuje aj plánovaná okružná križovatka medzi Rýchlostnou cestou R2- MÚK Trenčianska Turná, cestou I/9 a cestou II/507. Vzhľadom na vyššie uvedené územné rozhodnutie žiada NDS uvedené rešpektovať a zapracovať do PUM mesta Trenčín.</p>	
<p>2.2.8 Rešpektovať stanovisko MŽP SR, sekcie geológie a prírodných zdrojov, odboru štátnej geologickej správy č. 5494/2021-5.3 150/2021zo dňa 04. 01. 2021.</p>	<p>Akceptované.</p> <p>PUM TN rešpektuje predmetné limity využitia územia.</p>
<p>2.2.9 Na strane 20 v poslednom odseku odporúča Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, z hľadiska ochrany prírody a krajiny aktualizovať stav vyhlasovania ÚEV Váh pri Zamarovciach, ktoré bolo vyhlásené výnosom Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 3/2004-5.1 zo 14. júla 2004, ktoré bolo doplnené vydaním opatrenia MŽP SR č. 1/2018 z 29. novembra 2018 (publikované v Zbierke zákonov SR pod číslom 384/2018 Z. z.), rovnako je potrebné v zmysle uvedeného opatrenia upraviť výmeru na strane 22. V súčasnosti je zámer vyhlásenia v národnej sieti chránených území ako chránený</p>	<p>Akceptované.</p> <p>Doplnené do textu SOH v kap. III.1.4, III.2..</p>

Požiadavka	Spôsob naplnenia
areál so štvrtým stupňom ochrany prerokovaný s dotknutými subjektmi a je navrhnutý na vyhlásenie vládou SR.	
2.2.10 Okresný úrad Trenčín, odbor starostlivosti o životné prostredie, z hľadiska ochrany prírody a krajiny požaduje vyšpecifikovať stretý záujmov trasovania komunikácií s osobitne chránenými časťami prírody a krajiny.	Akceptované. Pozri kapitolu IV.5.
2.2.11 Zaoberať sa všetkými pripomienkami uvedenými v stanovisku dotknutej verejnosti – Združenie domových samospráv (ZDS) zo dňa 10.12.2020, doručenom k Oznámeniu a vyhodnotiť ich splnenie alebo nespĺnenie (v danom prípade zdôvodniť prečo nie). Pri vyhodnotení zohľadniť stanovisko mesta Trenčín k pripomienkam ZDS, ktoré tvorí neoddeliteľnú prílohu stanoviska č. MSÚTN-KPrim-UUp/2021/672/739/mly zo dňa 11.01.2021.	Akceptované. Pozri tab. č. 2.
2.2.12 Písomne vyhodnotiť splnenie alebo nespĺnenie (v danom prípade zdôvodniť prečo nie) všetkých stanovísk dotknutých orgánov k Oznámeniu.	Akceptované. Pozri vyššie + tab. č. 2 + tab. č. 3

Okrem požiadaviek uvedených vyššie boli v rámci stanovísk predložené ďalšie požiadavky, ktoré sa do rozsahu hodnotenia nedostali a ktoré je potrebné okomentovať a uviesť spôsob ako sa brali alebo nebrali do úvahy pri spracovaní Stratégie aj SOH.

**Tab. č. 2 Vysporiadanie sa s ďalšími požiadavkami a pripomienkami obsiahnutými v stanoviskách**

<p><b>Slovenská správa ciest, č. SSC/8702/2021/2320/6633 z 2.3.2021</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Žiadame rešpektovať nadradenú ÚPD Trenčianskeho kraja.</li> <li>2. Žiadame rešpektovať schválený ÚPN mesta Trenčín, ako i následné Zmeny a doplnky ÚPN mesta Trenčín.</li> <li>3. Žiadame zapracovať a rešpektovať všetky pripravované a plánované investície SSC uvedené nižšie, ako aj všetky plánované investície iných investorov.</li> <li>4. Žiadame vychádzať z generelu dopravy, spracovať PUM v zmysle Zákona č. 135/1961 Zb. v znení neskorších predpisov v zmysle platných STN a TP.</li> <li>5. Žiadame vyznačiť a rešpektovať hranice ochranného pásma ciest mimo sídelného útvaru obce označeného dopravnou značkou označujúcou začiatok a koniec obce v zmysle Zákona č. 135/1961 Zb. v znení jeho neskorších predpisov.</li> <li>6. Mimo zastavaného územia žiadame rezervovať koridor pre výhľadové šírkové usporiadanie ciest I. triedy v kategórii C 11,5/80 v zmysle STN 73 6101, resp. v zmysle pripravovaných preložiek ciest.</li> <li>7. V zastavanom území žiadame rezervovať koridor pre výhľadové šírkové usporiadanie ciest I. triedy vo funkčnej triede B1 v kategórii MZ 14/60, v zmysle STN 73 6110, resp. v zmysle pripravovaných preložiek.</li> <li>8. Pre cesty II. a III. triedy mimo zastavaného územia zabezpečiť územnú rezervu pre výhľadové šírkové</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Plán udržateľnej mobility Trenčín je spracovávaný v súlade s ÚPD Trenčianskeho kraja.</li> <li>2. Plán udržateľnej mobility Trenčín je spracovávaný v súlade s ÚPN mesta Trenčín v znení ZaD č. 1-3.</li> <li>3. Plánované investície boli zahrnuté v rámci BAU scenára PUM Trenčín.</li> <li>4. Plán udržateľnej mobility je možné chápať ako aktualizáciu Generelu dopravy mesta Trenčín. PUM Trenčín je spracovávaný v súlade s platnými STN a TP a na ich základe.</li> <li>5. Vyznačenie hraníc ochranných pásiem sa netýka PUM.</li> <li>6. Vyznačenie hraníc ochranných pásiem sa netýka PUM.</li> <li>7. Netýka sa PUM Trenčín.</li> <li>8. Netýka sa PUM Trenčín.</li> </ol>
---	---

<p>usporiadanie podľa STN 73 6101 v kategórii C 9,5/80-60 a C 7,5/70-50.</p> <p>9. V zastavanom území žiadame rešpektovať šírkové usporiadanie ciest II. a III. triedy v príslušných kategóriách v zmysle STN 73 6110.</p> <p>10. Dopravné napojenia žiadame riešiť systémom obslužných komunikácií a ich následným napojením na cesty a miestne komunikácie vyššieho dopravného významu, resp. napojením na existujúce miestne komunikácie, v súlade s platnými STN a TP.</p> <p>11. Vo výkrese PUM sú zakreslené plánované dopravné stavby, medzi ktoré patria aj dve navrhované preložky c. I/61 (juho-východný obchvat mesta a preložka v centrálnej časti mesta). K predmetným preložkám prebehli viaceré rokovania na úrovni MDV, SSC a mesta Trenčín, ktoré súviseli s ich zapracovaním do ÚPN mesta Trenčín. MDV a SSC súhlasilo so zakreslením oboch preložiek do ÚPN mesta Trenčín - preložka v centrálnej časti mesta - zapracovanie do záväznej časti, juhovýchodný obchvat mesta - zapracovanie do smernej (výhľadovej) časti ÚPN. Tieto skutočnosti žiadame vziať na vedomie a akceptovať aj pri spracovaní plánu udržateľnej mobility.</p> <p>12. Vhodnosť trasy preložky cesty I/61 buď centrálnou časťou mesta Trenčín alebo Juhovýchodným obchvatom bude potrebné preveriť porovnaním oboch variantov. Navrhované preložky bude potrebné posúdiť z hľadiska dopravného, technického, finančného a environmentálneho v samostatných štúdiách realizovateľnosti a taktiež preukázať pozitívne sociálno-ekonomické výsledky v ekonomických posúdeniach v rámci analýz CBA.</p> <p>13. SSC v súčasnosti vzhľadom na množstvo pridelených finančných prostriedkov neuvažuje s prípravou a budovaním predmetných preložiek. V prípade, ak sa bude PUM zaoberať aj konkrétnym tvarom novonavrhovaných križovatiek na cesty I. tr., z našej strany budú akceptované len ako nezáväzná, orientačná riešenia, ktoré budú musieť byť v ďalších stupňoch PD preukázané na základe dopravno-inžinierskych podkladov, vhodnosti technického riešenia a celkových nákladov. Vzájomná vzdialenosť križovatiek musí byť dodržaná v súlade s STN.</p> <p>14. Funkčná trieda prietahov ciest I. tried v zastavanom území je B1. So zmenou funkčných tried ciest I. tried. v súvislosti s navrhovanými preložkami nie je možné uvažovať, a to až do vybudovania preložiek a rozhodnutia o zmene usporiadania cestnej siete.</p>	<p>9. Návrh PUM Trenčín rešpektuje šírkové usporiadanie ciest II. a III. triedy v zmysle STN 73 6110.</p> <p>10. Plán udržateľnej mobility Trenčín je z hľadiska návrhu systému obslužných komunikácií a ich napojenia na nadradený systém spracovávaný v súlade s platnými STN a TP.</p> <p>11. V rámci Plánu udržateľnej mobility Trenčín boli zahrnuté a vyhodnocované obe plánované dopravné stavby ako súčasť samostatných scenárov.</p> <p>12. Efektivita oboch variant bola posúdená v rámci Analytickej časti PUM Trenčín. Na základe posúdenia PUM Trenčín bol zvolený variant preložky cesty I/61 ako preferovaná z hľadiska technickej realizovateľnosti, nákladov a ako porovnateľná z hľadiska časových úspor, zvýšenia bezpečnosti a podpory udržateľnej mobility.</p> <p>13. PUM Trenčín nenavrhuje konkrétnu podobu križovatiek a ich umiestnenie a usporiadanie je zamýšľané ako orientačné.</p> <p>14. Návrh PUM Trenčín so zmenou funkčnej triedy ciest na území mesta uvažuje až v nadväznosti na realizáciu preložiek, v závislosti na ich realizovanej variante.</p>
---	--

<p><b>Vyjadrenie Združenia domových samospráv z 10.12.2020 (email)</b></p> <p>Podľa §14 Cestného zákona č.135/1961 Zb. „Cestné správne orgány dbajú o to, aby bola na cestných pomocných pozemkoch, prípadne na iných vhodných pozemkoch tvoriacich súčasť diaľnic, ciest a miestnych komunikácií(svahy násypov, odpočívadlá a podobne), primerane podľa miestnych podmienok pestovaná vhodná cestná zeleň; pritom je potrebné, aby nebola ohrozovaná bezpečnosť cestnej premávky alebo aby nebolo neúmerne sťažované použitie týchto pozemkov na účely správy diaľnic, ciest alebo miestnych komunikácií alebo na obhospodarovanie susedných pozemkov.</p> <p>V prípade mestských komunikácií je vhodnou cestnou zeleňou napr. stromová alej, zelený cestný rigol, sadové a parkové úpravy ostrovčekov a miest priľahlých k cestám (napr. medzi krajinou a chodníkom). Pri riešení stratégie rozvoja mobility v Trenčíne sa nesmie zabudnúť ani na budovanie vhodnej zelenej infraštruktúry, ktorá je súčasne cestnou zeleňou tak, aby tvorila významný mestotvorný prvok a riešila aj aktuálne klimatické problémy ako je prehrievanie územia, absorpcia návalových dažďov, vetrolam, absorpcia prachu a iných nečistôt v ovzduší.</p>	<p>Výsadba zelene patrí medzi nosné opatrenia PUM TN napr. A2, A4.1, A5.4,...</p>
<p>Podľa §14 ods.3 Cestného zákona o cestnej zeleni rozhoduje vždy cestný správny orgán po dohode s orgánom ochrany prírody. Cestným správnym orgánom pre komunikácie v meste je to SSC, TTSK, NDS a mesto Trenčín, správcom zelene a orgánom ochrany prírody je mesto Trenčín. Preto sa pri formulovaní stratégie mobility Trenčína musí prihliadať na Dokument starostlivosť o dreviny mesta Trenčín, regulatívy zelene podľa územného plánu mesta Trenčín a práve v tejto súvislosti je potrebné úzko komunikovať a spolupracovať s oddelením zelene Mestského úradu Trenčín.</p>	<p>Mesto Trenčín ako Cestný správny orgán vždy komunikuje s orgánom ochrany prírody mesta Trenčín.</p>
<p>Súčasne je nutné brať do úvahy, že záujmom mesta Trenčín je preferovať pešiu a cyklistickú mobilitu, čo vytvára nároky nielen na existenciu príslušnej cestnej infraštruktúry ale aj jej kvalitu, ktorá motivuje k preferencii pešej a cyklistickej mobility. To znamená, že cestnú infraštruktúru je nutné dopĺňať cestnou zeleňou aj preto aby Trenčania pri pešom alebo cyklo presune nemali len cestu ale aj vychádzku/prechádzku. Uvedené je o to nájstojčivejšie, že civilizáčnou chorobou súčasnosti je obezita a nedostatok pohybu, čo tiež patrí pod oblasť, ktoré má samospráva riešiť.</p>	<p>Opisované aspekty sú základnou súčasťou princípov a opatrení PUM.</p>
<p>Pri riešení strategického dokumentu mesta je nutné brať do úvahy najnovšie európske trendy, kde stav dôsledku klimatických kríz a ich riešenia „tlačí“ na zmenu prístupu k mobilite, kde sa preferuje koľajová doprava (ktorá má v Trenčíne zastúpené regionálne železničné trate a celoštátnu rýchlostnú trať) a vylučovanie individuálnej automobilovej dopravy z centier miest.</p>	<p>Je súčasťou Návrhovej časti PUM - V3, V4</p>
<p>Pri tvorbe cestnej infraštruktúry je súčasne nutné myslieť na tvorbu „smart city“, nakoľko na budovanie smart city je vhodné používať verejné osvetlenie, ktoré je nosičom pre dátovú linku, lokalizáciu (podľa id stĺpu VO) a nosič pre kamery, senzory a ďalšie aktívne prvky smart city. Odporúčame pri tvorbe stratégie mobility zohľadniť aj plán</p>	<p>Opatrenia Návrhovej časti sú v súlade s prioritami RIUS pre rozvoj smart governance mesta. Mesto Trenčín už smart VO aplikovalo a pri vybraných plánovaných rekonštrukciách s nimi naďalej uvažuje.</p>

budovania „smart Trenčína	
1. Žiadame podrobne rozpracovať v textovej aj grafickej časti dopravné napojenie, ako aj celkovú organizáciu dopravy v území súvisiacom s navrhovanou činnosťou v súlade s príslušnými normami STN a Technickými podmienkami TP 09/2008 , TP 10/2008.	Uvedené technické podmienky sú nad rámec podrobnosti PUM.
2. Žiadame doplniť dopravno – kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými normami STN a metodikami (STN73 6102, STN 73 6101, Technické podmienky TP 10/2010 , Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov) pre existujúce križovatky ovplyvnené zvýšenou dopravou	PUM bol vypracovaný v súlade s TP10/2010 a príslušnými normami. Dopravno-kapacitné posudzovanie konkrétnych križovatiek je nad rámec podrobnosti PUM.
3. Žiadame overiť obsluhu územia verejnou hromadnou dopravou; žiadame, aby príslušná zastávka hromadnej dopravy bola maximálne v 5-minútovej pešej dostupnosti.	Obsluha územia verejnou dopravou bola posúdená dopravným modelom mesta. Nie je zrejmé, k akému územiu sa „príslušná“ zastávka vzťahuje, dosiahnuť 5-minútovú pešiu dostupnosť plošne pre celé mesto nie je možné, ani žiaduce z hľadiska efektivity a plynulosti verejnej dopravy. Pozri opatrenie – V5.
4. Žiadame overiť výpočet potrebného počtu parkovacích miest v súlade s aktuálnym znením príslušnej normy STN 73 6110	Posudzovať potrebný počet parkovacích miest pre celé mesto v zmysle tejto STN nie je možné, nakoľko norma sa vzťahuje k jednotlivým budovám, a to v pešej dostupnosti 300m. Takže tento výpočet je napr. pre záchytné parkoviská nepoužiteľný. Technicky nie je ani možné vypočítať počet PM pre celé mesto podľa noriem, nakoľko sa jedná o veľké množstvo rôznych a premenlivých vstupov – napr. plochy bytov, kapacity škôlok a škôl, počty zamestnancov, počty návštevníkov a mnoho ďalších premenných v rôznych typoch stavieb, pri rôznych typoch aktivít, v rôznych časových intervaloch.
5. Žiadame, aby parkovacie miesta boli riešené formou podzemných garáží pod objektami stavieb a povrch územia upravený ako lokálny parčík, maximálne pripúšťame využitie striech parkovacích domov ako zatrávnených ihrísk či outdoorových cvičísk.	Netýka sa PUM. Riešenie parkovísk treba vždy posudzovať individuálne vo vzťahu k jednotlivým stavbám. Pozri opatrenia – A1, A5.21, A6.
6. Podľa ustanovenia § 2 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov sa pozemné komunikácie budujú, rekonštruujú, spravujú a udržiavajú v súlade so zásadami štátnej dopravnej a cestnej politiky, s koncepciou rozvoja dopravy a vzhľadom na ochranu životného prostredia. Navrhovanie pozemných komunikácií sa vykonáva podľa platných slovenských technických noriem, technických predpisov a objektívne zistených výsledkov výskumu a vývoja v cestnej infraštruktúre. Na zabezpečenie uvedených úloh ministerstvo v súlade s metodickým pokynom MP 38/2016schvaľuje a vydáva technické predpisy rezortu, ktoré usmerňujú prácu investorov, projektantov a zhotoviteľov v rôznych oblastiach (činnostiach) cestnej infraštruktúry. Technické predpisy rezortu sú zverejňované v plnotextovom znení na webovom sídle Slovenskej správy ciest -	Navrhovanie, projektovanie a zhotovovanie pozemných komunikácií nie je obsahom PUM. Pozri opatrenie A11.

<p>www.ssc.sk/sk/Technicke-predpisy-rezortu.ssc. Žiadame rešpektovať Technicko-kvalitatívne podmienky MDVRR SR, časť 9 – Kryty chodníkov a iných plôch z dlažby, Technické podmienky projektovania odvodňovacích zariadení na cestných komunikáciách ako aj ostatné spomínané technické predpisy v plnom rozsahu</p>	
<p>7. V prípade nevyhnutnosti povrchovým stáť ako aj na ploché strechy a iné spevnené vodorovné plochy požadujeme použitie drenážnej dlažby , ktoré zabezpečia minimálne 80% podiel priesakovej plochy preukázateľne zadržania minimálne 8 l vody/m2 po dobu prvých 15 min. dažďa a znížia tepelné napätie danom území, vid' informačný materiál Národnej recyklačnej agentúry SR <a href="http://www.samospravdomov.org/files/retencna_dlazba.pdf">www.samospravdomov.org/files/retencna_dlazba.pdf</a>. Tieto materiály spĺňajú technické predpisy definované v predchádzajúcom bode týchto pripomienok.</p>	<p>Opatrenie je súčasťou PUM v primeranom rozsahu s ohľadom na chemické znečistenie podzemných vôd.</p>
<p>8. Žiadame spracovať Dokument starostlivosti o dreviny a Dokument miestneho územného systému ekologickej stability podľa 69 ods.1 písm.g zákona OPK č.543/2002 Z.z. a ich zapracovanie ako súčasť záväznej časti predmetného strategického dokumentu</p>	<p>Treňčín má Dokument starostlivosti o dreviny a MÚSES spracované, netýka sa PUM. Existujúce dokumenty sú zohľadnené v PUM v rámci procesu SEA.</p>
<p>9. Žiadame dôsledne uplatňovať strategický dokument Slovenskej republiky "Stratégie adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy" schválený uznesením vlády SR č. 148/2014, z ktorých uvádzame charakteristiku najdôležitejších opatrení, ktoré je navrhovateľ v zmysle §3 ods.5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. povinný zapracovať do projektovej dokumentácie zámeru. Všeobecná charakteristika opatrení sa nachádza na str. 45 a 63 adaptačnej stratégie: v sídlach mestského typu je veľká koncentrácia povrchov, ktoré sa prehrievajú a majú veľkú tepelnú kapacitu. To spôsobuje značnú akumuláciu tepla v ich prostredí. Na zvyšovanie teploty má vplyv aj teplo uvoľňované z priemyselných procesov, spaľovacích motorov v doprave a vykurovania obytných budov. Spolu pôsobením týchto faktorov sa nad mestom vytvára tzv. tepelný ostrov. Nad mestom sa otepľujú vzduchové vrstvy a spolu s prítomnosťou kondenzačných jadier napomáhajú zvyšovaniu oblačnosti nad mestami oproti okolitej krajine. V ročnom priemere predstavuje tento rozdiel 5 až 10%. V dôsledku zvýšenej oblačnosti sa zvyšuje aj množstvo zrážok, avšak z dôvodu, že v urbanizovanom prostredí nepriepustné povrchy zaberajú vysoký percentuálny podiel, je prirodzený kolobeh vody značne ovplyvnený a negatívne poznačený. Urbanizácia má vplyv na hydrologický cyklus presahujúci hranice samotného sídla a môže zásadne negatívne ovplyvňovať aj prírodné prostredie, vrátane fauny aj flóry v príslušnom povodí. Opatrenia voči častejším a intenzívnejším vlnám horúčav: • Zabezpečiť zvyšovanie podielu vegetácie a vodných prvkov v sídlach, osobitne v zastavaných centrách miest • Zabezpečiť a podporovať zamedzovanie prílišného prehrievania stavieb, napríklad vhodnou orientáciou stavby k svetovým stranám, tepelnú izoláciu, tienenie transparentných výplní otvorov • Podporovať a využívať vegetáciu, svetlé a odrazové povrchy na budovách a v dopravnej infraštruktúre • Zabezpečiť a</p>	<p>Dokument je v súlade s princípmi Stratégie adaptácie spracovanej pre mesto Treňčín v rozsahu dopravných systémov.</p> <p>Opatrenia na adaptáciu na klimatické zmeny boli jedným z environm. cieľov (EC) stratégie a v rámci mierky riešenia sú v rámci SEA aj odporúčané opatrenia, kde by bola ich realizácia vhodná.</p>



<p>podporovať: aby boli dopravné a energetické technológie, materiály a infraštruktúra prispôsobené meniacim sa klimatickým podmienkam • Zabezpečiť prispôsobenie výberu drevín pre výsadbu vsídlach meniacim sa klimatickým podmienkam Vytvárať komplexný systém plôch zelene v sídle v prepojení do kontaktných hraníc sídla a do príľahlej krajiny Opatrenia voči častejšiemu výskytu silných vetrov a víchríc: Zabezpečiť a podporovať implementáciu opatrení proti veternej erózii, napríklad výsadbu vetrolamov, živých plotov, aplikáciu prenosných zábran .Opatrenia voči častejšiemu výskytu sucha: Podporovať a zabezpečiť opätovné využívanie dažďovej a odpadovej vody Opatrenia voči častejšiemu výskytu intenzívnych zrážok:• Zabezpečiť a podporovať zvýšenie retenčnej kapacity územia pomocou hydrotechnických opatrení, navrhnutých ohľaduplne k životnému prostrediu. Ak opatrenia zelenej infraštruktúry nepostačujú zabezpečiť a podporovať zvýšenie infiltračnej kapacity územia diverzifikovaním štruktúry krajinnej pokrývky s výrazným zastúpením vsakovacích prvkov v extraviláne a minimalizovaním podielu nepriepustných povrchov a vytvárania nových nepriepustných plôch na urbanizovaných pôdach v intraviláne obcí • Zabezpečiť a podporovať zvyšovanie podielu vegetácie pre zadržiavanie a infiltráciu dažďových vôd v sídlach, osobitne v zastavaných centrách miest • Zabezpečiť a podporovať renaturáciu a ochranu tokov a mokradia. Nakladanie s vodami, zabezpečenie správneho vodného režimu ako aj vysporiadanie a s klimatickými zmenami je komplexná a systematická činnosť; v zmysle §3 ods. 4 až 5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. sú právnické osoby povinné zapracovávať opatrenia v oblasti životného prostredia už do projektovej dokumentácie. Spôsob ako sa daná problematika vyrieši je na rozhodnuté navrhovateľa, musí však spĺňať isté kvalitatívne aj technické parametre, viac k tejto téme napr.: <a href="http://www.uzemneplany.sk/zakon/nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-v-mestach">hMp://www.uzemneplany.sk/zakon/nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-v-mestach</a>. Vo všeobecnosti odporúčame realizáciu tzv. dažďových záhrad</p>	
<p>10. Opatrenia podľa bodu 9 a 10 tohto vyjadrenia žiadame zapracovať do záväznej časti predmetného strategického dokumentu.</p>	<p>Bod 9 je nad rámec podrobnosti a/alebo netýka sa kompetencií PUM. Bod 10 je rekurzívny. Opatrenia sú súčasťou kap. V.1.</p>
<p>11. Žiadame dôsledne uplatňovať a zapracovať Program odpadového hospodárstva SR do záväznej časti predmetného strategického dokumentu</p>	<p>Netýka sa PUM. Problematika odpadov bola zohľadnená v rámci vyhodnotenia EC.</p>
<p>12. Žiadame vyriešiť a zabezpečiť separovaný zber odpadu; v dostatočnom množstve zabezpečiť umiestnenie zberných nádob osobitne pre zber komunálneho zmesového odpadu označeného čiernou farbou kovov označeného červenou farbou papiera označeného modrou farbou skla označeného zelenou farbou plastov označeného žltou farbou bio-odpadu označeného hnedého farbou</p>	<p>Netýka sa PUM.</p>

<p>13. Žiadame, aby súčasťou verejných priestorov a architektonického stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády,, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby (socha, plastika, reliéf, fontána a pod.). Týmto sa dosiahne budovanie sociálneho, kultúrneho a ekonomického kapitálu nielen pre danú lokalitu a mesto, ale hlavne zhodnotenie investície ekonomicky aj marketingovo</p>	<p>Netýka sa PUM aj keď sa v ňom uvažuje s analogickými opatreniami – C6.</p>
<p>14. Výber stvárnenia a aj konkrétneho autora diela podľa bodu 14 bude predmetom obstarávania resp. súťaže, ktorá má spĺňať minimálne nasledovné charakteristiky: - otvorená súťaž, o ktorej sa dozvie relevantný okruh potenciálnych autorov; - zverejnená na webstránke projektu; - vo výberovej komisii bude zástupca investora, architekt spracúvajúci projektovú dokumentáciu, zástupca mestskej aj miestnej samosprávy, zástupca zainteresovanej verejnosti a predstaviteľ akademickej umeleckej obce; - investor bude rešpektovať výsledok tejto súťaže; - dielo rešpektuje charakter a obsah stavby, priestoru v ktorom sa umiestni ako aj charakter danej lokality.</p>	<p>Netýka sa PUM.</p>
<p>15. Žiadame uviesť v záväznej časti územného plánu dodržiavanie metodiky Minimálne štandardy vybavenosti obcí, Bratislava 2010 (<a href="https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/vystavba-5/uzemne-planovanie/metodicke-usmernenia-oznamenia-stanoviska-pokyny/standarty-minimalnej-vybavenosj-obci-pdf-1-95-mb">hMps://www.mindop.sk/ministerstvo-1/vystavba-5/uzemne-planovanie/metodicke-usmernenia-oznamenia-stanoviska-pokyny/standarty-minimalnej-vybavenosj-obci-pdf-1-95-mb</a>).</p> <p>16. Žiadame uviesť v záväznej časti územného plánu dodržiavanie metodiky Európskej komisie PRÍRUČKA NAPODPORU VÝBERU, PROJEKTOVANIA A REALIZOVANIA RETENČNÝCH OPATRENÍ PRE PRÍRODNÉ VODYV EURÓPE (<a href="https://nwrp.eu/guide-sk/files/assets/basic-html/index.html#2Zabezpečiť ochranu existujúcej zelene, a to počas výstavby a aj prevádzky stavby">hMp://nwrp.eu/guide-sk/files/assets/basic-html/index.html#2Zabezpečiť ochranu existujúcej zelene, a to počas výstavby a aj prevádzky stavby</a>).</p>	<p>Netýka sa PUM, PUM nie je ÚPD, ani Územný plán.</p>
<p>17. Žiadame dôsledne dodržiavať zákon o ochrane poľnohospodárskej pôdy č.220/2004 Z.z.</p>	<p>Hodnotenie je súčasťou SEA - kap. V.</p>
<p>18. Žiadame overiť bonitu zaberaných poľnohospodárskych pôd a predložiť odôvodnenie nevyhnutnosť takéhoto záberu</p>	<p>Nad rámec podrobnosti PUM ale vyhodnotenie bonity bolo súčasťou SOH.</p>

**Tab. č. 3 Vysporiadanie sa s ďalšími požiadavkami obsiahnutými v stanoviskách k rozsahu hodnotenia**

<p><b>Vyjadrenie Združenia domových samospráv z 21.03.2021 (email) k rozsahu hodnotenia</b></p> <p>Žiadame doplniť do rozsahu hodnotenia osobitnú požiadavku v znení (resp. zmeniť požiadavku č.2.2.12) nasledovne: „V správe o hodnotení okrem zhrnutia strategického plánu a jeho vplyvov na životné prostredie sa vyjadriť ku všetkým pripomienkam doručeným k zámeru navrhovanej činnosti resp. doručeným k tomuto rozsahu hodnotenia a v prehľadnej forme vyhodnotiť splnenie všetkých požiadaviek a odporúčaní zo stanovísk doručených k zámeru navrhovanej činnosti a k určenému rozsahu hodnotenia, resp. odôvodniť ich nespĺnenie. Vyhodnotenie je potrebné zdôvodňovať podľa osobitných hmotnoprávných predpisov ochraňujúcich jednotlivé zložky životného prostredia, ktorých zoznam je na stránke MŽP SR na adrese <a href="https://www.minzp.sk/legislativa/">https://www.minzp.sk/legislativa/</a>.“</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toto vyjadrenie a spôsob ako ho úrad zohľadnil žiadame uviesť v rozhodnutí.</li> <li>• S podkladmi rozhodnutia žiadame byť oboznámení pred samotným vydaním rozhodnutia a následne sa k nim podľa §33 ods.2 Správneho poriadku vyjadríme.</li> <li>• Rozhodnutie ako aj ostatné písomnosti žiadame doručovať v zmysle §25a Správneho poriadku do elektronickej schránky nášho združenia na ústrednom portáli verejnej správy slovensko.sk; listiny v papierovej forme nezasilať.</li> <li>• Toto podanie písomne potvrdíme podľa §19 ods.1 Správneho poriadku cestou elektronickej podateľne na ústrednom portáli verejnej správy slovensko.sk.</li> </ul>	<p>Z pohľadu spracovateľa SOH je táto príloha odpoveďou resp. vyjadrením k požiadavke.</p>
<p><b>Stanovisko ŽSR č. 24854/2021/O210-81 z 04.02.2021 k rozsahu hodnotenia</b></p> <p>V rámci návrhu strategického dokumentu žiadame zosúladiť a vziať do úvahy:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. V prípade podpory výsadby zelene zákon o dráhach č. 513/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, v zmysle ktorého je podľa §4 v obvode dráhy zakázané vysádzať stromy a kry a podľa §6 „Vlastníci a užívatelia nehnuteľností a správcovia vodných tokov a odkrytých podzemných vôd v ochrannom pásme dráhy sú povinní udržiavať pozemky a stromy a kry na nich, skládky, stavby, mostné piliere a iné konštrukcie a vzdušné vedenia v takom stave a užívať ich takým spôsobom, aby neohrozili prevádzku dráhy a jej súčastí, ani neobmedzili bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe. Vysádzať a pestovať stromy a kry s výškou presahujúcou tri metre možno v ochrannom pásme dráhy len vtedy, ak je zabezpečené, že pri páde nemôžu poškodiť súčasti dráhy.“</li> <li>2. Nakoľko v minulosti už prebehla na území krajského mesta Trenčín modernizácia železničnej trate č. 130A (podľa Tabuliek traťových pomerov) pre traťovú rýchlosť do 160 km/h, ŽSR neplánujú v rámci svojich strategických zámerov vo výhľadovom období zásahy do danej trate (okrem pravidelnej údržby trate). V rámci územia krajského mesta Trenčín ŽSR sledujú nasledovný strategický zámery na železničnej infraštruktúre: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) „Optimalizácia trate Trenčín – Chynorany“, počas ktorej ŽSR výhľadovo uvažujú so zvýšením traťovej rýchlosti na 80 km/h v celom úseku trate, s rekonštrukciou železničného zvršku, prípadne železničného spodku (podľa potreby),</li> </ol> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zákon je rešpektovaný. PUM Trenčín nenavrhuje konkrétne lokality pre výsadbu a pestovanie stromov a krovín.</li> <li>2. až 3. Návrhová časť PUM Trenčín zahŕňa menovaný návrh v danom rozsahu. <ol style="list-style-type: none"> <li>a) PUM Trenčín zahŕňa návrh realizácie TIOP Trenčín-mesto ako jedno z kľúčových opatrení pre podporu využitia VOD pre vnútromestské a cezhraničné cesty.</li> <li>b) Návrh PUM Trenčín na zriadenie zastávky vychádza</li> </ol> </li> </ol>

<p>s modernizáciou oznamovacích a zabezpečovacích zariadení, s úpravou ŽST a s výhľadovou elektrifikáciou trate.</p> <p>3. Odporúčame sledovať a zosúladiť navrhnuté opatrenia uvedené v strategickom dokumente „Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja“ pre územie krajského mesta Trenčín:</p> <p>a) TIOP Trenčín – ŽSR dlhodobu podporujú zámery na zvýšenie atraktívnosti verejnej osobnej dopravy (ďalej len VOD) daného územia. V rámci výstavby TIOP Trenčín sú ŽSR pripravené vyvinúť súčinnosť pri príprave tohto navrhovaného projektového zámeru spolu s miestnou samosprávou a prevádzkovateľmi ostatných módov VOD na území mesta Trenčín.</p> <p>b) Železničná zastávka Trenčín-Biskupice – ŽSR v rámci prozákazníckej orientácie vítajú zámery pre podporu VOD, a to aj výstavbou nových miest zastavenia v lokalitách, kde vzniká potenciál pre nárast cestujúcich železničnou dopravou. Uvedený zámer však musí byť pripravovaný v súčinnosti s osobným dopravcom vykonávajúcim dopravu na uvedenom traťovom úseku a v súčinnosti s miestnou samosprávou. Doposiaľ neregistrujeme požiadavku od týchto subjektov na vytvorenie nového miesta zastavenia na uvedenej trati. Zároveň by mal projekt na základe vykonaných analýz vykazovať opodstatnenie zriadenia nového miesta zastavenia, mal by byť ekonomicky efektívny, technicky realizovateľný bez zásahu do bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy.</p>	<p>z rámcového posúdenia modelovaného dopytu po zariadení žel. zastávky v rámci dopravného modelu a jej napojenie na vnútorný systém hromadnej dopravy mesta, z ktorého vyplýva význam jej zriadenia pre dostupnosť verejnej dopravy obyvateľov priľahlých mestských štvrtí a pre efektívnosť optimalizácie trate Trenčín-Chynorany a posilnenie dopravnej obslužnosti na tejto trati. Návrh opatrenia môže vyžadovať realizáciu samostatnej štúdie uskutočniteľnosti, bližšie vyhodnocujúcej uskutočniteľnosť a efektívnosť opatrenia.</p>
--	---