

AUTOMOBILOVÁ A STATICKÁ DOPRAVA

A1 Záchytné parkoviská P+R

A1.1 Biskupice, A1.2 Pred poľom, A1.3 Trenčianska Teplá

Nové parkoviská P+R sú lokalizované v okrajových častiach mesta tak, aby nezaberali priestor v okolí uzlov verejnej dopravy, ktorý by mal prioritizovať priamo dostupné celodenné intenzívne využitie územia (obchody, služby, zamestnanie, verejný priestor). Cieľom výstavby parkovísk P+R nie je doplnenie parkovacieho fondu mesta, ale zníženie primárne pravidelných ciest automobilovej dopravy na území mesta a ich nahradenie adekvátnymi alternatívami multimodality. Cenová politika parkovísk je nastavená s ohľadom na finančnú návratnosť ich prevádzkovania a prevádzkovania príľahlých liniek verejnej dopravy.

Konkrétne akcie:

- P+R Pred Poľom (Východ).
- P+R Biskupice (Západ).
- Realizácia P+R pri železničnej stanici Trenčianska Teplá, slúžiaceho pre príľahlé obce bez železničného spojenia (Nová Dubnica) a údolie Tepličky.
- Realizácia parkovísk pri TIOP OC Laugaricio a P+R Sever na základe vyhodnotenia účelnosti systému P+R na území mesta.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Zníženie množstva automobilov v centre mesta.
- Rýchlejší cestovanie verejnou hromadnou dopravou po Trenčíne.
- Nahradenie uličných parkovacích státí inými funkciami na zvýšenie kvality verejného priestoru.
- Pokles nelegálneho parkovania.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje významnou mierou k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Znížením intenzity dopravy v centre mesta dôjde k zníženiu hlukovej a emisno-imisnej záťaže.	+2
Komfort bývania	Opatrenie má značný potenciál pre využitie územia centra spoločenskými a oddychovými aktivitami v súvislosti so zníženou intenzitou využívania dopravných plôch.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území a uhlíkovej stopy z dopravy sa zníži. Vytvoria sa predpoklady pre zvyšovanie podielu zelene v urbanizovanom prostredí. V priestoroch záchytných parkovísk môže dôjsť k miernemu navýšeniu emisií. Jednoznačne prevláda pozitívny efekt.	+1
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Z hľadiska kvality pôdy sa budú pod parkoviskami nachádzať menej kvalitné pôdy. Záber sa nepredpokladá na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Z pohľadu horninového prostredia by nemalo dôjsť k jeho destabilizácii. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie	-1
Materiálne zdroje	Zachytením časti dopravy smerujúcej do centra mesta Trenčín sa automaticky vytvoria podmienky pre intenzívnejšie využívanie verejnej osobnej dopravy, čím dôjde k racionálnejšiemu využívaniu energetických zdrojov. Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané výstavbe parkovísk. Po ekonomickej stránke bude dôležité zosúladiť nastavenie cenovej politiky za využívanie parkovísk a verejnej dopravy s nákladmi, ktoré by mal na dopravu návštevník mesta bez využitia záchytného parkoviska.	+2
Ochrana vôd	P+R Pred Poľom (Východ) zasahuje do OP VZ Sihoť - vonkajšie, P+R Biskupice (Západ) zasahuje do OP VZ Soblahovská – vonkajšie. Ostatné projekty nezasahujú do žiadnej	0

	chránenej vodohospodárskej oblasti ani do žiadneho ochranného pásma vodných zdrojov. Zrážkové vody budú prečisťované v ORL a vypúšťané v súlade s vodným zákonom. Za podmienky dodržania opatrení na ochranu podzemných vôd nie je predpoklad ohrozenia ich kvality.	
Krajina	Vplyvy na krajinu hodnotíme z pohľadu výstavby a prevádzky parkovísk ako: mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami. Lokality ÚSES sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od posudzovaných projektov a vplyvy na ÚSES a migráciu sa nepredpokladajú. Vplyvy na urbanistické prostredie v rámci mesta Trenčín budú jednoznačne pozitívne.	-1/+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 860 m.	0
Natura 2000	Navrhovaná stavba priamo nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, najbližšie územia sa nachádzajú vo vzdialenosti cca 700 m. Negatívne vplyvy sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sa nepredpokladajú.	0

A2 Realizácia protihlukových opatrení

Na základe výstupov Návrhovej časti PUM Trenčín boli identifikované lokality, pre ktoré je vhodná realizácia prioritne urbanisticko-dopravných a dopravno-organizačných opatrení v zmysle TP 052, pre konkrétne lokality alebo rozvojové štvrte je však potrebné vykonávať aj samostatné merania a kompenzačné opatrenia. Na miestnych komunikáciách v širšom centre mesta je pozitívna synergia s opatreniami, upokojujúcimi dopravu na ulici Soblahovská v smere do centra mesta a na ulici Gen. M.R.Štefánika a na ďalších uliciach, kde všeobecne klesá miera hluku a rozsah pásem s prekročenými hladinami hluku. Vo večerných/ranných a nočných hodinách podľa meraní stúpa výskyt výrazných prekročení MPR, spojený s výrazne vyšším hlukom; okrem infraštruktúrnych a organizačných opatrení, zameraných na zníženie aktívnej rýchlosti vozidiel (napr. vyvýšené prechody, či šikany) je potrebná vyššia miera kontroly MPR aj s ohľadom na bezpečnosť dopravy. Výrazný vplyv na rušenie hlukom a vibráciami má aj nákladná doprava, ktorá by mala byť organizačnými opatreniami a zmenami vozového parku redukovaná najmä v obytných štvrtiach a najmä v nočných hodinách a v okolí chránených prírodných lokalít.

Medzi vhodné pasívne protihlukové opatrenia patrí napríklad aj mestská zeleň – záleží však na jej vhodnej výške a umiestnení aj s ohľadom na ďalšie funkcie (napríklad vhodnosť alebo nevhodnosť tienenia).

Konkrétne akcie:

- Realizácia kompenzačných protihlukových opatrení je navrhované pre objekty a ulice s vyšším rizikom prekročenia povolených hlukových limitov (kategória I).
- Realizácia protihlukových opatrení je navrhovaná v zmysle vydaného záverečného stanoviska pre JVO. Ostatné budú realizované na základe reálne navrhnutých PHS v rámci konkrétnych projektov (napr. úprava I/61).
- Monitoring hluku je navrhovaný pri stavbe JVO, diaľničného privádzača Opatová, Severného obchvatu, úpravy cesty I/61 a modernizácie trate č. 143 Trenčín-Mníchova Lehota.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Zníženie negatívneho vplyvu hluku ako výrazného stresoru na ľudí i zvieratá.
- V závislosti na zvolených opatreniach zvýšenie bezpečnosti premávky.
- Zvýšenie kvality života v postihnutých lokalitách.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu v závislosti od konkrétnych opatrení môže a nemusí mať priamy vzťah k bezpečnosti dopravy.	0 až +1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Opatrenie je realizované za účelom zníženia dopadu na zdravie obyvateľstva.	+2
Komfort bývania	Jedno z hlavných pozitív navrhovaného opatrenia.	+2

Ovzdušie a klíma	Z hľadiska produkcie emisií sú pozitívne vplyvy opatrenia na ovzdušie a klimatické zmeny minimálne. Môžu sa prejaviť hlavne lokálne.	+1
Pôda a horninové prostredie	Nepredpokladajú sa významnejšie zábery pôdy ani zásahy do horninového prostredia. Môže k tomu dôjsť len v prípade ak sa ukáže potreba v niektorých lokalitách budovať protihlukové steny .	0
Materiálne zdroje	V danom prípade sa nejedná o významnejší environmentálny aspekt..	0
Ochrana vôd	Ochrana vôd je v danom prípade irelevantná.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme skôr ako pozitívny vplyv vo väzbe na predpokladanú výsadbu drevín Aj keď dôjde k budovaniu PHS s mierne negatívnym scenerickým dopadom, výsledný efekt bude pozitívny.	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhované opatrenie nebude priamo zasahovať ani sa nepriblíži k žiadnej lokalite sústavy Natura 2000.	0
Kultúrne dedičstvo	Opatrenia na zníženie hlukovej záťaže sú priamo podmienené alebo previazané s inými opatreniami, ktoré znížia záťaž dopravy na okolie komunikácii a tým sa zníži aj vibračné zaťaženie čo môže mať pozitívny vplyv na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality.	+1

A3 Zlučovanie stĺpov a dopravného značenia

Zlučovanie stĺpov rôznych účelov, spravovaných rôznymi organizáciami (stĺpy verejného osvetlenia, stĺpy dopravného značenia, príp. informačné zastávkové stĺpy). Zjednotenie roviny prekážok pre vytvorenie jednotného priechodzieho profilu s nutným zachovaním bezpečnostných odstupov. Cieľom je minimalizovať množstvo prekážok na chodníkoch a nutnosť "slalomu" medzi nimi.

DZ je vhodné tiež umiestňovať do priestoru chodníkov mimo pešie pruhy so zachovaním bezpečnostných odstupov od pruhov podľa STN.....

Konkrétne akcie:

- Pasportizácia umožňuje podrobnejšie analýzy priestorového a clusterového usporiadania značenia s identifikáciou vhodných plošných riešení.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Dostatočný priestor s garantovanou (a dodržiavanou) minimálnou šírkou pre peších a osoby na invalidnom vozíku.
- Zníženie peších a cyklistických bariér v priestore.
- Bezpečnejšia, plynulejšia, pohodlnejšia chôdza.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy na cestách ale zvýši sa ja celkovo bezpečnosť na chodníkoch a verejných priestoroch.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Likvidácia stĺpov a DZ nemá priamy dopad na zlepšenie hlukovej a imisnej záťaže. V súvislosti so zdravím však bude pozitívne vplývať na psychickú stránku zdravia človeka, čo je zohľadnené skôr v nasledujúcej oblasti. Počas odstraňovania dôjde k dočasnému zaťaženiu lokality hlukom.	0 až +1
Komfort bývania	Okrem bezpečnosti bude mať opatrenie pozitívny dopad aj na vizuálnu stránku či pocit pozitívneho vnímania priestoru zo strany užívateľov týchto priestorov.	+2
Ovzdušie a klíma	Nepredpokladá sa ovplyvnenie.	0
Pôda a horninové prostredie	Je malý predpoklad ovplyvnenia týchto zložiek. V prípade, ak budú niektoré z likvidovaných stĺpov osadené mimo spevnených plôch, môže dôjsť k prehodnoteniu funkcie týchto plôch.	0 až +1
Materiálne zdroje	Z krátkodobého hľadiska dôjde k tvorbe odpadu a potrebe jeho zneškodnenia či využitia. Z dlhodobého hľadiska sa neočakávajú vplyvy.	0 až -1
Ochrana vôd	Nepredpokladá sa ovplyvnenie.	0

Krajina	Z pohľadu percepcie krajiny, v tomto prípade urbanizovaného a zastavaného územia, sa jedná o celkom významný pozitívny vplyv za podmienky, že na mieste odstránenia stĺpu alebo stĺpov bude ihneď realizovaná revitalizácia danej plochy. Súčasťou pasportizácie preto musí byť návrh využitia predmetných plôch.	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhované opatrenie nebude priamo zasahovať ani sa nepriblíži k žiadnej lokalite sústavy Natura 2000.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality môžu byť z estetického hľadiska len pozitívne.	0 až +1

A4 Realizácia nových miestnych komunikácií v rámci rozvoja štvrtí

A4.1 Hanzlíkovská, A4.2 Na Kamenci, A4.3 Zamarovce, A4.4 Opatovská ulica, A4.5 Opatová juhovýchod, A4.6 Kubrá pri I/61, A4.7 Kubranský háj, A4.8 Rozvoj sídliska Juh, A4.9 Belá, A4.10 Laugaricio II

Realizácia nových mestských komunikácií v novej zástavbe vychádza z regulačných plánov a urbanistických plánov lokalít, a je v prvom rade zameraná na dodržanie prioritných osí Plánu udržateľnej mobility, teda podporu aktívnej dopravy (napojenie na priamu, spojitú sieť infraštruktúry), pobytovej funkcie a kvalitu verejného priestoru. V prípade rezidenčnej zástavby je vhodné plánovať nové štvrte ako obytné zóny s dôrazom na urbanistickú, architektonickú a komunitnú hodnotu priestoru a funkcieestskej zelene so zohľadnením aktívnej dostupnosti občianskej vybavenosti a verejnej dopravy.

Obsahom opatrenia je tiež doplnenie a nastavenie rámcov pre regulatívy rozvoja nových území pre zachovanie princípov udržateľného rozvoja a udržateľnej mobility.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Rovnocenné podmienky pre rôzne dopravné módy s dôrazom na udržateľnú mobilitu (bezpečná, dostupná, bezbariérová infraštruktúra).
- Dôraz na upokojenie dopravy v rezidenčných štvrtiach sa prejaví už v projekte a nemusí sa riešiť ex post.
- Uličný priestor je plánovaný a realizovaný s ohľadom na udržateľnosť a zmierňovanie klimatických zmien - počíta sa so zeleňou, vodnými prvkami a pod.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektov prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených komunikácií dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Komfort bývania	Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených lokalít dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže. Jednoznačne prevláda pozitívny efekt.	+1
Ovzdušie a klíma	Produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa lokálne zvýši, na druhej strane je predpoklad zníženia emisií na časti úsekov, ktoré budú realizáciou projektu zaťažené menej.	-1/+1
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektov si vyžiada trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú poľnohospodárske pôdy skupiny 1-6 (kvalitné a stredne kvalitné pôdy). Záber sa predpokladá na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt A4.8 Rozvoj sídliska Juh je v kontakte s potenciálnym zosuvom, ostatné projekty sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od zosuvných území.	-1
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektov.	0
Ochrana vôd	Projekty nezasahujú do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti ani do žiadneho ochranného pásma vodných zdrojov.	0

Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako: mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami. Vo vyššom stupni projektovej prípravy bude potrebné posúdiť vplyvy na prvky ÚSES a migráciu. A4.2 Na Kamenci: ÚSES: nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES. A4.3 Zamarovce: ÚSES: NRBk rieka Váh – vo vzdialenosti cca 215 m. A4.5 Opatová juhovýchod: ÚSES: pretína regionálny bikoridor. A4.7 Kubranský háj: ÚSES: v kontakte s LBK7 – Brezina – Lúky pod Kosnov. A4.8 Rozvoj sídliska Juh: ÚSES: v kontakte s LBK4 – Lavičkový potok a GL21 - Mokrad' pri Halalovke. A4.9 Belá: ÚSES: pretína LBK4 – Lavičkový potok, LBK5 – Soblahovský potok a navrhované LBC 4 Dolné lúky. A4.10 Laugarício II: ÚSES: nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES.	-1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Jednotlivé projekty sa nachádzajú vo vzdialenosti od 1,07 km do 4,03 km od chránených území.	0
Natura 2000	Navrhovaná stavba priamo nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000 a jednotlivé projekty sa nachádzajú vo vzdialenosti od 310 m do 4,03 km od lokalít Natura 2000. Vplyvy na predmety ochrany lokalít Natura 2000, ako aj kumulatívne a synergické vplyvy sú hodnotené ako nevýznamné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.1 A-prepojenie Električnej ul. s ul. Gen. M. R. Štefánika novou komunikáciou pri žel. trati

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojovanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

A5.1

Prepojenie Električnej ulice s ulicou Gen. M. R. Štefánika novou komunikáciou pri železničnej trati, ktorej súčasťou bude krytá cesta, čím dôjde k zníženiu nadmernej hlukovej záťaže obyvateľov na ulici Hasičská, Gen. M. R. Štefánika a Bratislavská a transformácia časti svetelných križovatiek na viacúrovňové križovatky, zvyšujúce plynulosť dopravy.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Ocenenie zníženej nehodovosti: Úprava cesty I/61 umožní výrazné upokojenie ulíc s vysokou nehodovosťou (najmä ul. Soblahovská) a pravdepodobné výrazné zníženie relatívnej nehodovosti podľa TP 05/2012 (metodika HDM-4).

- Časové úspory v doprave: Vzhľadom ku skráteniu prejazdu trasy mestom a zvýšeniu kvality dopravy na okolitých cestách dochádza k časovým úsporám cestujúcich.
- Environmentálne hľadisko: realizácia úpravy cesty pravdepodobne ovplyvní environmentálne ukazovatele ako je záber nešpecifikovanej pôdy, vplyv na povrchové a podzemné vody, krajinu, ÚSES a park.
- Vplyv na obyvateľstvo a socioekonomické prostredie: realizácia prepojenia podľa porovnania scenárov BAU a Návrh znižuje úrovne modelovaných emisií NO_x, VOC a CO₂.
- Bariéry v území: realizácia prepojenia spočíva v zlúčení bariér železničnej a cestnej dopravy a teda znížení a odstránení bariér v centrálnej mestskej zóne a pri nábreží Váhu čiastočným zanorením.
- Vplyv na urbánny komplex a územný rozvoj: variant nezasahuje do areálov výrobnjej sféry alebo služieb.
- Z ekonomického a technického hľadiska je prepojenie preferovanou prvou etapou odľahčenia centra pokiaľ nedôjde k realizácii Juhovýchodného obchvatu, obzvlášť vzhľadom ku nemožnosti určenia doby jeho prípravy a výstavby vzhľadom ku zásahu do ochranného pásma MO SR.
- Úprava cesty I/61 prevezme výraznú časť zaťaženia ulice Gen. M. R. Štefánika a upokojí tak priestor pri plánovanej novej stanici autobusovej dopravy.
- Úprava cesty I/61 prevezme výraznú časť zaťaženia preťaženej ulice Bratislavská a Starého cestného mosta a umožní tým rozvoj širšieho centra mesta MČ Zlatovce.
- Zlúčenie železničných a cestných bariér preložením ul. Hasičská a ul. Gen. M. R. Štefánika ku železničnej trati v centre mesta umožňuje upokojenie a rýchlejšie prepojenie celých častí mesta.
- Prevedenie tranzitnej dopravy zo starého mosta na ulicu Električná.

Negatíva navrhovaného opatrenia:

- Zvýšenie intenzity dopravy na ulici Električná.

Dopravný model počíta v návrhových rokoch 2030-2050 denné intenzity okolo 20. tis. na úseku I/61 pri parku pri železničnej stanici, do 30. tis na preložke I/61 pri Hasičskej ulici.

Vyhodnotenie:

Prepojenie je odporúčané k realizácii najmä vzhľadom ku nadväznosti na veľké množstvo nutných opatrení a modelovaných dopadov (realizáciu TIOP, revitalizáciu centrálnej mestskej zóny a odstránenie bariér líniovej cestnej dopravy pri nábreží Váhu, zníženie imisných a hlukových dopadov na zdravie a životné prostredie a zvýšenie bezpečnosti) a vzhľadom ku absencii realizovateľných alternatív.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených komunikácií dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže. V území kde sa naopak hluková záťaž zvýši (Električná) bude nevyhnutné zabezpečiť ochranu obyvateľstva pred hlukom..	+2 až -1
Komfort bývania	V podstatnej miere dôjde k skľudneniu v okolí ulice M.R. Štefánika a Hasičskej, čo vytvorí priestor pre územný rozvoj mesta a jeho CMZ. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených lokalít dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže. Ku zníženiu dopravnej záťaže dôjde aj v priestore Bratislavskej. Na druhej strane sa predpokladá zvýšenie intenzity dopravy na ulici Električná. Jednoznačne však prevláda pozitívny efekt.	+2 až -1
Ovzdušie a klíma	Produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou rozloží podľa očakávaných intenzít dopravy. Vo všeobecnosti možno s určitou povednosťou povedať, že realizáciou stavby sa vytvoria podmienky pre efektívne založenie prvkov súvisiacimi s adaptáciou na klimatické zmeny.	+2
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada v obmedzenej miere trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Veľkosť záberu bude závislá od dĺžky podpovrchového trasovania cesty I/61 Záber sa nepredpokladá na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie ale bude	-1 až -2

	predstavovať významný zásah do horninového prostredia.	
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu.	0
Ochrana vôd	Projekt zasahuje do OP VZ Sihot' – vonkajšie. Počas výstavby a prevádzky bude potrebné dodržiavať opatrenia na ochranu podzemných vôd. Stavba sa v priestore Hasičskej približuje k Váhu a preto bude dôležité do akej hĺbky budú stavebné práce zasahovať. S hĺbkou výkopu stúpa riziko ovplyvnenia podzemných vôd (aj povrchových) ale aj nákladov na stavbu. Za podmienky dodržania opatrení je predpoklad ohrozenia kvality vôd malý.	-1
Krajina	Vplyvy na prírodnú krajinu a ÚSES sa nepredpokladajú. Ovplyvnený bude tiež park M.R.Štefánika hlavne v jeho severnej časti. Miera vplyvu bude úmerná zasiahnutej ploche, spôsobu vedenia cesty a spôsobu revitalizácie územia.	-1 až -2
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 823 m.	0
Natura 2000	Navrhovaná stavba priamo nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000 a najbližšie sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 460 m od lokalít Natura 2000. Vplyvy na predmety ochrany lokalít Natura 2000, ako aj kumulatívne a synergické vplyvy sú hodnotené ako nevýznamné.	0
Kultúrne dedičstvo	Jedným z najpozitívnejších vplyvov stavby je vytvorenie predpokladov pre skĺudnenie historického jadra mesta a jeho nový rozvoj. Pri výkopoch bude potrebný archeologický prieskum.	+2

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.2 B-most ostrov-Orechové

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojuvanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisíí v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

A5.2

Premostenie Váhu medzi Vlárskou ulicou a ulicou Na Ostrove, ako komunikácia funkčnej triedy C1, kategórie 8,5/50.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Zrýchlenie prepojenie z Orechové (resp. Zamarovce) do centra mesta.
- Uvoľnenie dopravných kongescíí v blízkosti podjazdu Vlárška.
- Možnosť využitia mosta pre rýchlejšie pripojenie MHD liniek a ako cyklokoridor.

Negatíva navrhovaného opatrenia:

- Zvýšenie dopravných intenzít v blízkosti intenzívne využívané prírodné rekreačno-športové plochy.

Modelované denné intenzity pre rozvojový návrhový rok 2030 sa približujú k 10 tis.

Vyhodnotenie:

Nový most je odporúčaný ku realizácii vzhľadom ku výraznému zlepšeniu časovej dostupnosti a obslužnosti verejnou, osobnou a cyklistickou dopravou MČ Istebník, Orechové a obce Zamarovce. Most výrazne znižuje intenzity na Starom cestnom moste a úseku ul. Bratislavská po podjazdu Vlárška. Pomôže aj efektívnejšiemu trasovaniu MHD, keďže umožní rýchle prepojenie MČ Istebník a Orechové bez zdržaní pod žel. podjazdom

Vlárska a umožní tak lepšie napojenie pravého brehu Váhu na sieť MHD		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených komunikácií dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže.	+2
Komfort bývania	Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených lokalít dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže. Jednoznačne však prevláda pozitívny efekt.	+2
Ovzdušie a klíma	Produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou rozloží a vytvorí sa aj lepšie podmienky pre rozptyl.	+1
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu (výstavba nového mostného objektu) si vyžiada v obmedzenej miere trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Záber sa nepredpokladá na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	0
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu. Dôjde k miernej úspore paliva.	+1
Ochrana vôd	Projekt nezasahuje do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti ani do žiadneho ochranného pásma vodných zdrojov. Váh patrí medzi vodohospodársky významné vodné toky riešeného územia. Realizácia projektu v tomto citlivom území si vyžiada prísne dodržiavanie legislatívnych opatrení na ochranu povrchových tokov.	-1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako: mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami. NRBk Váh môže byť dotknutý výstavbou nového mostného objektu. Pri realizácii mostného objektu vznikne ďalší bariérový efekt na významnom migračnom ťahu vážskeho severo-južného koridoru. Vzhľadom na nedostatočnú podrobnosť návrhu mostného objektu a identifikáciu miery zásahu bude potrebné vo vyššom stupni projektovej prípravy posúdiť vplyvy na prvky ÚSES a migráciu.	-1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 1,8 km.	0
Natura 2000	Navrhovaná stavba sice priamo nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy na predmet ochrany sa predpokladajú pri ÚEV Váh pri Zamarovciach, ktoré sa nachádza vo vzdialenosti cca 40 m. Na predmetnú stavbu bolo zrealizované Primerané posúdenie (Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja (2020)) v zmysle čl. 6(3) a 6(4) s hodnotením: „Realizáciou stavby nemožno vylúčiť dotknutia európsky významných druhov a biotopov“. Vzhľadom na nedostatočnú podrobnosť návrhu a identifikáciu miery zásahu bude potrebné posúdiť v nasledujúcej etape prípravy stavby postupmi v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch.	-1
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.3 D1 Napojenie I/61B na ul. Gen. L. Svobodu

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojovanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba

<p>základného komunikačného systému mesta..</p> <ul style="list-style-type: none"> - Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach - Vymiestňovanie tranzitnej dopravy <p><u>A5.3</u></p> <p>Prepojenie cesty I. triedy I/61B s ulicou Gen. L. Svobodu.</p> <p>PUM Trenčín navrhuje v rámci zmien a doplnkov ÚP klasifikovať napojenie ako cestu III. triedy, prekladajúcu súčasné vedenie cesty ulicou Ku štvrtiam do doby prípadnej realizácie Juhovýchodného obchvatu, kedy bude rekatégorizovaná na cestu I. triedy, z dôvodu rozvoja a upokojenia zón Dlhé a Krátke štvrte.</p> <p>Pozitíva navrhovaného opatrenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zníženie intenzity dopravy na preťažených križovatkách Generála Svobodu - Soblahovská, Inovecká - III/1880, II/508 - III/1880 - Rýchlejšie prepojenie sídliska Juh a Zlatoviec-Biskupíc, reps. Privedenej dopravy pte II/507 od cesty R2. - Čiastočne mimoúrovňové vedenie umožňuje zachovanie navrhovaného rozvoja územia vrátane peších a cyklistických prepojení, či alejí pozdĺž Lavičkového potoka. <p>Negatíva navrhovaného opatrenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - V blízkosti je vodný zdroj Soblahovská z rokov 1953-1956 <p>V modelovaných návrhových rokoch 2030-2050 sú kalkulované intenzity na prepojke okolo 12-14 tis. voz. za deň. V súčasnej dobe nie je presne doriešené vedenie nájazdu a križovatkového prepojenia.</p> <p>Vyhodnotenie:</p> <p>Kým opatrenie je uvažované ako „1. etapa“ vedenia JVO, jeho realizácia má význam aj sama o sebe. Uvoľnenie predmetných križovatiek umožní lepšiu realizáciu TIOB Biskupická s ohľadom na dostupnosť terminálu a plynulejší prejazd autobusov MHD ulicou Ku štvrtiam. Opatrenie tiež umožní realizáciu cyklistických opatrení v priestore križovatiek, ako aj bezpečnejšie vedenie cyklistickej dopravy.</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených komunikácií dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Komfort bývania	Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených lokalít dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže. Jednoznačne prevláda pozitívny efekt.	+1
Ovzdušie a klíma	Produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou rozloží.	+1
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú poľnohospodárske pôdy skupiny 3-4 (stredne kvalitné pôdy). Záber sa predpokladá aj na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenej v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	-1
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu.	0
Ochrana vôd	Trasa zasahuje do OP VZ Soblahovská – vonkajšie a prechádza v blízkosti OP 1. st. vodného zdroja Soblahovská a preto bude potrebné vyhodnotiť možné vplyvy na vodný zdroj.	-1
Krajina	Projekt prechádza v blízkosti lokálneho biokoridoru Lavičkový potok. Pri vhodnom technickom riešení mostného objektu hodnotíme vplyvy na krajinu a ÚSES ako zanedbateľné a biokoridorové funkcie toku ostanú zachované.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 3,9 km.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.4 E1 Severný obchvat, od Záblatia po ul. Istebnícka

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojovanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

A5.4

Prepojenie komunikácie PD5 s ulicou Istebnícka (severnými časťami mestských obvodov Zlatovce a Istebník) spolu s nadväznými komunikáciami.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Pre upokojenie centier obcí a tranzitu obcami Orechové, Istebník a Zlatovce slúži ako zberná komunikácia pre nové a existujúce obytné štvrte.

Negatíva navrhovaného opatrenia:

- Nová paralelná komunikácia s diaľnicou slúži ako ďalšia líniová bariéra.

V modelovaných návrhových rokoch 2030-2050 sú vypočítané na približne 5-7 tis. vozidiel za deň na najzaťaženejších úsekoch.

Vyhodnotenie:

Opatrenie je odporúčané ako obchvat, v nadväznosti na zníženie tranzitnej a vnútornej dopravy v obciach (realizáciu upokojujúcich opatrení).

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených komunikácií dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Komfort bývania	Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených lokalít dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže. Jednoznačne prevláda pozitívny efekt.	+1
Ovzdušie a klíma	Produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou v okolí navrhovanej komunikácie zvýši, na druhej strane je predpoklad zníženia emisií v existujúcich úsekoch miestnych komunikácií. Tým je možné zároveň vytvorený priestor pre realizáciu opatrení na adaptáciu ku klimatickým zmenám.	+1
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú poľnohospodárske pôdy skupiny 2-3 (kvalitné pôdy) a 5-6 (stredne kvalitné pôdy). Záber sa predpokladá aj na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	-1
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu.	0
Ochrana vôd	Projekt nezasahuje do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti ani do žiadneho ochranného pásma vodných zdrojov.	0
Krajina	Nový líniový prvok vytvára v území bariéru aj keď vzhľadom na kategóriu cesty nebude až taká výrazná. Pri realizácii uvažovať s výsadbou drevín. Vplyvy na ÚSES hodnotíme ako: zanedbateľný vplyv nakoľko nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES.	-1
Ochrana prírody a	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle	0

biodiverzita	zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 370 m za diaľnicou D1 (CHKO Biele Karpaty).	
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.5 F Obchodná zóna Laugarício

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojovanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Positíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Dôjde k rozloženiu negatívnych účinkov dopravy v priestore OC Laugarício, čo sa bude týkať hlavne jeho návštevníkov. Naopak doprava sa týmto priblíži k bývaniu v okolí Soblahovskej.	+1
Komfort bývania	Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených lokalít dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže vo vzťahu k návštevníkom centra. Jednoznačne prevláda pozitívny efekt.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou mierne zvýši. Zvýši sa zastavanosť územia.	0
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú poľnohospodárske pôdy skupiny 2-3 (kvalitné pôdy) a 5-6 (stredne kvalitné pôdy). Záber sa predpokladá aj na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	-1
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu.	0
Ochrana vôd	Trasa zasahuje do OP VZ Soblahovská – vonkajšie a prechádza v blízkosti OP 1. st. vodného zdroja Soblahovská a preto bude potrebné vyhodnotiť možné vplyvy na vodný zdroj.	-1
Krajina	Projekt pretína lokálne biokoridory Lavičkový potok a Soblahovský potok. Pri vhodnom technickom riešení mostných objektov hodnotíme vplyvy na krajinu a ÚSES ako zanedbateľné a biokoridorové funkcie toku ostanú zachované.	-1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 3,7 km.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta**A5.6 H1 Prepojenie Soblahova na Východnú**

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojovanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

A5.6

Napojenie cesty III/1880 zo Soblahova po križovatku JVO / gen. L. Svobodu. Cesta by mala byť súčasťou vonkajšieho mestského okruhu/obchvatu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Alternatívna trasa zo sídliska Juh na juh – smer Mníchova Lehota, Trenčianska Turná, Soblahov s koridorom pre cyklistickú dopravu

Negatíva navrhovaného opatrenia:

- Zastavanie prírodných plôch

Intenzity dopravy v návrhových rokoch 2040-2050 sú vypočítané na približne 4-5 tis. vozidiel za deň..

Vyhodnotenie:

Cesta je odporúčaná ako vybudovanie užšieho prepojenia obce Soblahov s periférnym centrom Trenčína – rozrastajúcim sa sídliskom Juh,.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených komunikácií dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Komfort bývania	Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených lokalít dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže. Jednoznačne prevláda pozitívny efekt.	+1
Ovzdušie a klíma	Produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v lokalite sa prevádzkou zvýši, na druhej strane je predpoklad zníženia emisií na časti úsekov, ktoré budú realizáciou projektu zaťažené menej.	-1/+1
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada trvalý záber PF ako aj lesných pozemkov. Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú poľnohospodárske pôdy skupiny 5 a 6 (stredne kvalitné pôdy). Záber sa predpokladá aj na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Navrhovaný úsek je trasovaný cez potenciálny zosuv čo môže spôsobiť zmeny stabilných pomerov, čo si pravdepodobne vyžiada technické opatrenia. Rozsah možných vplyvov a prípadné opatrenia budú známe po realizácii HG posúdenia územia.	-1
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu a technického riešenia na základe IGHP.	0
Ochrana vôd	Projekt nezasahuje do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti ani do žiadneho ochranného pásma vodných zdrojov.	0
Krajina	Projekt je v kontakte s lokálnym biokoridorom Lavičkový potok, vplyvy na biokoridorové funkcie sa nepredpokladajú.	0

Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 3,3 km.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.7 H2 Prepojenie Soblahova do Kubrice, III/1880

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojovanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

A5.7

Výhľadové cestné prepojenie Kubrice s obcou Soblahov.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Dostupnosť prírodných rekreačných plôch
- Prepojenie obce Kubrica s obcou Soblahov

Negatíva navrhovaného opatrenia:

- Zastavanie prírodných plôch

Intenzity dopravy v návrhových rokoch 2040-2050 sú vypočítané na približne 2 tis. vozidiel za deň..

Vyhodnotenie:

Vybudovanie cesty je odporúčané ako miestne prepojenie obcí Kubrá, Kubrica a Soblahov s možnosťou vedenia liniek regionálnej dopravy PAD.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených komunikácií dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Komfort bývania	Prepojenie severnej a južnej časti mesta bude mať mierne pozitívny dopad na dopravné intenzity v centre mesta. Otázne je či to bude stať za to pustiť 2000 vozidiel cez Kubricu.	-2
Ovzdušie a klíma	Produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov sa v novej trase zvýši, na druhej strane je predpoklad mierneho zníženia emisií v centre mesta.	-1/+1
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada trvalý záber PF ako aj lesných pozemkov. Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú poľnohospodárske pôdy skupiny 5, 7 a 9 (stredne až menej kvalitné pôdy). Záber sa predpokladá aj na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Navrhovaný úsek je trasovaný okrajom potenciálneho zosuvu čo môže spôsobiť zmeny stabilných pomerov, čo si pravdepodobne vyžiada technické opatrenia. Rozsah	-2

	možných vplyvov a prípadné opatrenia budú známe po realizácii IGHP posúdenia územia.	
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu a technického riešenia na základe IGHP posúdenia územia.	-1
Ochrana vôd	Trasa prechádza cez okraj CHVO Strážovské vrchy. Posudzovaná činnosť nepatrí v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. medzi činnosti zakázané, resp. obmedzené. Trasa prechádza okrajom OP 2. a 3. st. prírodných liečivých zdrojov v Trenčianskych Tepliciach a zasahuje do OP VZ Soblahov – vonkajšie. Vplyvy na OP sa pri dodržiavaní legislatívnych opatrení v oblasti ochrany vôd nepredpokladajú.	-1
Krajina	Projekt pretína lokálny biokoridor Kubrický potok. Pri vhodnom technickom riešení mostného objektu hodnotíme vplyvy na krajinu a ÚSES ako zanedbateľný vplyv a biokoridorové funkcie toku ostanú zachované.	-1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 700 m.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.8 J Prepojenie Opatovce, III/1879

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojuvanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

A5.8

Cestné prepojenie Nozdrkovce – Opatovce.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Podľa ÚP bude preložka slúžiť pre pripojenie výhľadového terminálu letiska Trenčín v južnej časti plochy.
- Alternatívna trasa k II/507 obcí Opatovce a Veľké Bierovce do Trenčína
- Možnosť využitia pre linky regionálnej autobusovej dopravy

Negatíva navrhovaného opatrenia:

- Zastavanie prírodných plôch

Intenzity dopravy v návrhových rokoch 2050 sú vypočítané na približne 7 tis. vozidiel za deň..

Vyhodnotenie:

Opatrenie je odporúčané pre zlepšenie dostupnosti obcí vo funkčnom mestskom regióne. Cesta by nemala slúžiť pre tranzitnú dopravu z cesty I/9, resp. R2 do Trenčína (s výnimkou liniek verejnej dopravy).

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených komunikácií dôjde k zníženiu hlukovej záťaže	+1

	a rozložení emisnej záťaže.	
Komfort bývania	Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených lokalít dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozložení emisnej záťaže. Jednoznačne prevláda pozitívny efekt.	+1
Ovzdušie a klíma	Produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov sa v trase prepojenia zvýši, na druhej strane je predpoklad zníženia emisií na časti úsekov, ktoré budú realizáciou projektu zaťažené menej.	-1/+1
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú poľnohospodárske pôdy skupiny 1 a 3 (kvalitné pôdy). Záber sa predpokladá aj na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	-1
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu.	0
Ochrana vôd	Projekt nezasahuje do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti ani do žiadneho ochranného pásma vodných zdrojov.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako: zanedbateľný vplyv nakoľko nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 1,7 km.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.9 K Preložka II/507 - Zamarovce

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojovanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

A5.9

Opatrenie slúži ako obchvat obce Zamarovce, nadviazaný na upokojenie intravilánu obce.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Zníženie imisných a hlukových dopadov na zdravie obyvateľov

Negatíva navrhovaného opatrenia:

- Opatrenie v existujúcom koridore zasahuje do záhrad a odreže obec Zamarovce od rieky, čo nie je ideálne. Intenzity dopravy v návrhových rokoch 2040-2050 sú vypočítané na približne 6 tis. vozidiel za deň..

Vyhodnotenie:

Opatrenie je odporúčané vzhľadom k naplneniu cieľov odvedenia tranzitnej dopravy a upokojenia centier obcí.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
--------	--------------	-------------------

Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených komunikácií dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Komfort bývania	Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených lokalít dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže. Jednoznačne prevláda pozitívny efekt.	+1
Ovzdušie a klíma	Produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov sa v trase preložky zvýši, na druhej strane je predpoklad zníženia emisií na časti úsekov, ktoré budú realizáciou projektu zaťažené menej.	-1/+1
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú poľnohospodárske pôdy skupiny 9 (menej kvalitné pôdy). Záber sa nepredpokladá na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	0
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu.	0
Ochrana vôd	Projekt nezasahuje do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti ani do žiadneho ochranného pásma vodných zdrojov.	0
Krajina	Projekt je v kontakte s nadregionálnym biokoridorom rieka Váh, vplyvy na biokoridorové funkcie sa nepredpokladajú.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 840 m.	0
Natura 2000	Kontakt s územím SKUEV0397 Váh pri Zamarovciach. Na predmetnú stavbu bolo zrealizované Primerané posúdenie (Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja (2020)) v zmysle čl. 6(3) a 6(4) s hodnotením: „Realizáciou stavby nemožno vylúčiť dotknutia európsky významných druhov a biotopov“. Vzhľadom na nedostatočnú podrobnosť technického riešenia stavby a identifikáciu miery zásahu bude potrebné posúdiť v nasledujúcej etape prípravy stavby postupmi v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch.	0/-1
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.10 L Predĺženie ul. Gen. L. Svobodu

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojujúcu dopravu v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

A5.10

Napojenie na zbernú komunikáciu navrhnutú v predĺžení ulice Generála Svobodu vo funkčnej triede B2. Prepojenie s ulicou Východná.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Prepojenie ulice Východná a Gen. L. Svobodu dáva možnosť pre využitie okružných liniek MHD.
- Obsluha nové plánované štvrte nadväzujúce na sídlisko Juh

Negatíva navrhovaného opatrenia:		
– Zastavanie prírodných plôch		
Modelované intenzity v návrhových rokoch 2030-2050 sa pre novo vybudované zberné komunikácia pohybujú okolo štyroch tisíc vozidiel za deň.		
Vyhodnotenie:		
Opatrenie je odporúčané ako neoddeliteľná súčasť rozvoja Sídlička Juh, so zohľadnením priority udržateľnej dopravy.		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených komunikácií dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Komfort bývania	Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených lokalít dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže. Jednoznačne prevláda pozitívny efekt.	+1
Ovzdušie a klíma	Produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa v území rozloží rovnomernejšie.	-1/+1
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú poľnohospodárske pôdy skupiny 7 (menej kvalitné pôdy). Záber sa nepredpokladá na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	0
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu.	0
Ochrana vôd	Trasa zasahuje do OP VZ Soblahovská – vonkajšie, vplyvy na OP sa nepredpokladajú.	0
Krajina	Trasa cesty pretína lokálne biocentrum Halalovka. Severne od biocentra sa napája prostredníctvom lokálneho biokoridoru (navrhovaného) na lokálne biocentrum Brezina. Realizáciou cesty dôjde k zániku časti biocentra. Vplyvy na biokoridor je potrebné vyhodnotiť realizáciou migračnej štúdie a prípadne navrhovanými technickými opatreniami.	0/-1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 3,6 km.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.11 M Úprava II/507 od R2 po Trenčín

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojovanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

<p><u>A5.11</u> Opatrenie skapacitňuje úsek cesty II/507 od R2 po Trenčín. Pozitíva navrhovaného opatrenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zvýšenie kapacity a plynulosti dopravy na preťaženom úseku. - Napojenie na parkovisko P+R-Západ . <p>Negatíva navrhovaného opatrenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Podpora využitia osobnej automobilovej dopravy - Zvýšenie intenzít dopravy v predmetnom úseku <p>Modelované intenzity sa v návrhových rokoch 2030 - 2050 na komunikácii zvyšujú približne o 4 tisíc. Vďaka zvýšeniu kapacity nedochádza k zhoršeniu stavu úrovne kvality dopravy.</p> <p>Vyhodnotenie: Opatrenie je odporúčané k realizácii ako prepojenie cesty R2 s mestom Trenčín, v spojení s opatreniami pre zníženie automobilovej dopravy v intraviláne mesta (parkoviskami P+R).</p>		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa nezmenený vplyv na zdravie obyvateľstva.	0
Komfort bývania	Zvýši sa úroveň pobytového komfortu.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši, na druhej strane je predpoklad zníženia emisií na časti úsekov, ktoré budú realizáciou projektu zaťažené menej.	0
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si pravdepodobne vyžiada trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú poľnohospodárske pôdy skupiny 1, 3, 4, 5, 6 (kvalitné a stredne kvalitné pôdy). Záber sa predpokladá aj na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	-1
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu.	0
Ochrana vôd	Projekt nezasahuje do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti ani do žiadneho ochranného pásma vodných zdrojov.	0
Krajina	Projekt pretína lokálne biokoridory Soblahovský potok, Hukov potok a Turniansky potok. Pri vhodnom technickom riešení mostných objektov hodnotíme vplyvy na krajinu a ÚSES ako zanedbateľný vplyv a biokoridorové funkcie toku ostanú zachované.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 3,9 km.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.12 N R2

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojovanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

A5.12

Stavba je rýchlostnou cestou mimo katastrálneho územia mesta Trenčína. Posilňuje transregionálne dopravné väzby a potenciálne zvyšuje dostupnosť mesta diaľkovou dopravou.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Malé zníženie tranzitných intenzít v rámci mesta, najmä na ceste I/61 - synergia s odľahčením Nového cestného mosta po preložení cesty I/61.

Negatíva navrhovaného opatrenia:

- Zvýšenie miery automobilizácie a intenzít cieľovej a zdrojovej dopravy v meste.

Stavba síce čiastočne zasahuje do modelovaného územia, ale nachádza sa na jeho okraji, preto by výsledky z modelovaných hodnôt bolo vhodné doplniť o ďalšie kalibračné merania.

Vyhodnotenie:

Cesta R2 nie je v rámci PUM vyhodnocovaná, keďže sa jedná o strategickú stavbu nadnárodného významu a nejedná sa o akciu mesta.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených komunikácií dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže.	-1
Komfort bývania	Nebude mať vplyv na komfort bývania.	0
Ovzdušie a klíma	Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach.	-1
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú poľnohospodárske pôdy skupiny 4-6 (stredne a menej kvalitné pôdy). Záber sa predpokladá aj na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdo-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	-1
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu.	0
Ochrana vôd	Trasa R2 zasahuje do ochranného pásma II. stupňa vodárenského zdroja Veľké Bierovce. Vodárenský zdroj Veľké Bierovce tvorí vŕtaná studňa, pôvodne hydrogeologický vrt HŠB-1 s pôvodnou hĺbkou 8,70 m, ktorý sa nachádza západne od zastavaného intravilánu obce Veľké Bierovce. V rámci DSP Rýchlostná cesta R2 Križovatka D1 – Trenčianska Turná (2019, 2020) bol vypracovaný hydrogeologický posudok „Rýchlostná cesta R2 Križovatka D1–Mníchova Lehota – Vodárenský zdroj Veľké Bierovce, ochranné pásmo II. stupňa, zmena režimu činnosti“ (Némethyová et al. 2010) v ktorom sa konštatuje, že nemožno úplne vylúčiť potenciálne riziko ohrozenia kvality podzemnej vody znečisťujúcimi látkami, preto odporúčame dodržať navrhnutý systém preventívnych ochranných opatrení.	-1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako: mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami. Významný NRBk Váh môže byť dotknutý výstavbou nového mostného objektu. Pri realizácii mostného objektu vznikne ďalší bariérový efekt na významnom migračnom ťahu vŕžskeho severo-južného koridoru. R2 pretína aj lokálny biokoridor. Pri vhodnom technickom riešení mostného objektu hodnotíme vplyvy na krajinu a ÚSES ako zanedbateľné a biokoridorové funkcie toku ostanú zachované.	-1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Chránené územia sa	0

	nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 1,6 km.	
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.13 Napojenie Záblatia na diaľničný privádzač

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojovanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených komunikácií dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže.	+1
Komfort bývania	Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených lokalít dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže. Jednoznačne prevláda pozitívny efekt.	+1
Ovzdušie a klíma	Produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou rozloží.	0
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú poľnohospodárske pôdy skupiny 4-6 (stredne a menej kvalitné pôdy). Záber sa predpokladá aj na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	-1
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu.	0
Ochrana vôd	Projekt nezasahuje do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti ani do žiadneho ochranného pásma vodných zdrojov.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako: zanedbateľný vplyv nakoľko nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 1,07 km.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta**A5.14 Prepojenie ulice Ľudovíta Stárka a Brnianskej ulice**

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojovanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Nie sú dostatočné podklady pre vyhodnotenie	?
Komfort bývania	Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených lokalít dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže. Jednoznačne prevláda pozitívny efekt.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši, na druhej strane je predpoklad zníženia emisií na časti úsekov, ktoré budú realizáciou projektu zaťažené menej.	-1/+1
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú poľnohospodárske pôdy skupiny 2, 5, 6 (kvalitné a stredne kvalitné pôdy). Záber sa predpokladá aj na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	-1
Materiálne zdroje	Nie je jasné či sa bude jednať o búracie práce.	?
Ochrana vôd	Projekt nezasahuje do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti ani do žiadneho ochranného pásma vodných zdrojov.	0
Krajina	ÚSES: lokálne významná mokraď vo vzdialenosti cca 85 m, navrhované LBC-N 2 - Urbárska síň v kontakte, NRBK rieka Váh – v kontakte, GL 18 - Hrádza Biskupického kanála – v kontakte. Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako: zanedbateľný vplyv nakoľko nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta**A5.15 Prepojenie ulice Zlatovskej a Bavlárskej ulice**

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojovanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:		
<ul style="list-style-type: none"> - Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta.. - Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach - Vymiestňovanie tranzitnej dopravy 		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	0
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených komunikácií dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže.	?
Komfort bývania	Odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených lokalít dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže. Jednoznačne prevláda pozitívny efekt.	?
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši, na druhej strane je predpoklad zníženia emisií na časti úsekov, ktoré budú realizáciou projektu zaťažené menej.	?
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada zábery ostatných plôch, trvalý záber PF a LF sa nepredpokladá. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	?
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu.	?
Ochrana vôd	Projekt nezasahuje do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti ani do žiadneho ochranného pásma vodných zdrojov.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako: zanedbateľný vplyv nakoľko nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.16 Predĺženie ulice Jilemnického

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojujúcu dopravu v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	-1 až +1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Od križovatky s Dolným Šiancom po pripojenie na Karpatskú sa predpokladá zhoršenie situácie. V ostatných častiach v závislosti od organizácie dopravy.	-1 až +1
Komfort bývania	Od križovatky s Dolným Šiancom po pripojenie na Karpatskú sa predpokladá zhoršenie situácie. V ostatných častiach v závislosti od organizácie dopravy.	-1 až +1

Ovzdušie a klíma	Nebude významnejší vplyv.	0
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada zábery ostatných plôch, trvalý záber PF a LF sa nepredpokladá, ak tak len veľmi malý. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	0
Materiálne zdroje	Nebude významnejší vplyv.	0
Ochrana vôd	Trasa zasahuje do OP VZ Soblahov – vonkajšie. Vplyvy na OP sa pri dodržiavaní legislatívnych opatrení v oblasti ochrany vôd nepredpokladajú.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako: zanedbateľný vplyv nakoľko nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES. Pripojenie si vyžiada menšie výrubu drevín.	0 až -1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.17 Kruhový objazd Jilemnického - K dolnej stanici

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojuvanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisíí v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva.	+1
Komfort bývania	Prevláda pozitívny efekt.	+1
Ovzdušie a klíma	Prevláda pozitívny efekt.	+1
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada zábery ostatných plôch, trvalý záber PF a LF sa nepredpokladá. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	0
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu.	0
Ochrana vôd	Trasa zasahuje do OP VZ Soblahov – vonkajšie. Vplyvy na OP sa pri dodržiavaní legislatívnych opatrení v oblasti ochrany vôd nepredpokladajú.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako: zanedbateľný vplyv nakoľko nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.18 Prepojenie Jesenského a Ivana Olbrachta

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojovanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisíí v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy v minimálnej miere.	0
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Príspevok projektu bude minimálny.	0
Komfort bývania	Príspevok projektu bude minimálny.	0
Ovzdušie a klíma	Príspevok projektu bude minimálny.	0
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada zábery ostatných plôch, trvalý záber PF a LF sa nepredpokladá. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	0
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu.	0
Ochrana vôd	Trasa zasahuje do OP VZ Soblahov – vonkajšie. Vplyvy na OP sa pri dodržiavaní legislatívnych opatrení v oblasti ochrany vôd nepredpokladajú.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako: zanedbateľný vplyv nakoľko nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES. Bude potrebný výrub niekoľkých kusov drevín.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.19 Predĺženie ulice Kúty

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojovanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisíí v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy v minimálnej miere. Navyše výjazd na hlavnú cestu naruší kontinuitu integrovaného chodníka.	0
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Príspevok projektu bude minimálny.	0
Komfort bývania	Prevláda pozitívny efekt za predpokladu zjednosmernenia ulice..	+1
Ovzdušie a klíma	Príspevok projektu bude minimálny.	0
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada zábery ostatných plôch, trvalý záber PF a LF sa nepredpokladá.	0
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu.	0
Ochrana vôd	Trasa zasahuje do OP VZ Soblahov – vonkajšie. Vplyvy na OP sa pri dodržiavaní legislatívnych opatrení v oblasti ochrany vôd nepredpokladajú.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako: zanedbateľný vplyv nakoľko nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES. Pravdepodobne bude potrebný výrub vzrastlých drevín.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.20 C Diaľničný privádzač – alt. pri Opatovej

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojovanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisíí v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

A5.20

Výhľadová prekládka trasy cesty I/61 na hranici s obcou Trenčianska Teplá na druhú stranu železničnej trate č. 120 a jej napojenie na diaľnicu D1 druhým diaľničným privádzačom pre mesto Trenčín (v súlade s ÚPN VÚC Trenčianskeho samosprávneho kraja v znení ZaD). V súvislosti s tým výhľadová okružná križovatka s napojením preložky cesty I/61, Opatovskej cesty a komunikácie do Trenčianskej Teplej.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Rýchlejší prístup na diaľnici z východnej časti Trenčína v smere na Žilinu.

Negatíva navrhovaného opatrenia:

- Zastavanie prírodných plôch

V modelovanom návrhovom roku 2050 sú vypočítané intenzity na nájazde okolo 10-12 tis. vozidiel za deň. Stavba sa však nachádza na okraji modelovaného území, takže tieto hodnoty by bolo vhodné podložiť ďalšími kalibračnými meraniami.

Vyhodnotenie:

Opatrenie je odporúčané k realizácii, keďže pre časť tranzitných ciest Trenčínom slúži v spojení s diaľnicou ako obchvat.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu vo všeobecnosti prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy v meste tým, že sa intenzity rozložia na dva diaľničné privádzače. Nový privádzač môže pritiahnúť na cestu I/61 viac vozidiel.	+1 až -1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa vo všeobecnosti pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Zhorší sa ale situácia v Opatovej, kde bude potrebné zväziť protihlukové opatrenia.	+1 až -1
Komfort bývania	Pocitovo asi rozloženie dopravy nebude vnímateľné obyvateľmi mesta. Navyše v prípade Opatovej dôjde k zvýšeniu dopravnej záťaže, ktorá môže obec rozdeliť výraznejším spôsobom ako to je teraz.	0 až -1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa prevádzkou zvýši, na druhej strane je predpoklad zníženia emisií na časti úsekov, ktoré budú realizáciou projektu zaťažené menej.	-1/+1
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Z hľadiska kvality pôdy sa v trase nachádzajú poľnohospodárske pôdy skupiny 3-4 (stredne kvalitné pôdy). Záber sa predpokladá aj na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	-1
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu.	0
Ochrana vôd	Trasa zasahuje do OP VZ Trenčianska Teplá - Dobrá – vonkajšie. Vplyvy na OP sa pri dodržiavaní legislatívnych opatrení v oblasti ochrany vôd nepredpokladajú. Potenciálne ovplyvnenie vodného toku Váh.	-1
Krajina	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako: mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami. Rbc Zamarovské jamy – Nemšová (32) môže byť dotknutý výstavbou nového mostného objektu. Pri realizácii mostného objektu vznikne ďalší bariérový efekt na významnom migračnom ťahu vážskeho severo-južného koridoru (rieka Váh). Vzhľadom na nedostatočnú podrobnosť návrhu mostného objektu a identifikáciu miery zásahu bude potrebné vo vyššom stupni projektovej prípravy posúdiť vplyvy na prvky ÚSES a migráciu.	-1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Chránené územia sa nachádzajú vo vzdialenosti väčšej ako 1,4 – 1,6 km.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

A5 Realizácia nových ciest na území mesta

A5.21 Parkovacie domy

Vo všeobecnosti realizácia nových ciest a zberných komunikácií vychádza v prvom rade z potreby previesť dopravné prúdy mimo zastavané a obývané územie mesta s priamou nadväznosťou na upokojovanie dopravy v intraviláne mesta a znižovanie dopravnej funkcie miestnych komunikácií. Realizáciu nových ciest je vhodné spojiť s realizáciou príľahlej cyklistickej infraštruktúry a so zaistením bezpečných preferenčných alebo mimoúrovňových krížení s frekventovanými pešími a cyklistickými trasami s minimalizáciou sklonu.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie obyvateľkám a obyvateľom lokalít, ktoré patria k dlhodobu dopravne preťaženým a dostavba základného komunikačného systému mesta..
- Znižovanie hladín hluku a množstva imisií v obytných oblastiach
- Vymiestňovanie tranzitnej dopravy

A5.21

Parkovacie domy sú súčasťou parkovacej politiky mesta s cieľom znižovania záberu verejných priestorov

statickou dopravou a znižovania prejazdu ulicami s cieľom hľadania parkovacieho miesta a znižovania prejazdu mestom s nadviazaním na využitie verejnej a aktívnej dopravy. Parkovacie domy sú teda primárne umiestňované mimo centier obytnej zástavby a s **výjazdm**i napojenými na hlavný komunikačný systém mesta bez prejazdu upokojenými zónami.

Opatrenie nenavrhuje výstavbu parkovacích domov ako samostatnú akciu mesta. Návrhom opatrenia je agregácia dopytu po parkovaní v existujúcej alebo rozvojovej zástavbe do výstavby parkovacích objektov, financovaných ako investičné akcie vlastníkov/užívateľov automobilov v nadväznosti na znižovanie priestorových požiadaviek pouličného parkovania (Freiburg-Vauban model).

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Zníženie množstva automobilov v uliciach.
- Nahradenie uličných parkovacích státí inými funkciami na zvýšenie kvality verejného priestoru.
- Pokles nelegálneho parkovania v dôsledku nedostatku uličných parkovacích státí.
- Zvýšenie kvality verejného priestoru v obytných štvrtiach.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Skrátením času na hľadanie parkovacieho miesta dôjde aspoň čiastočne k zníženiu hlukovej a emisnej záťaže.	+1
Komfort bývania	Zvýši sa komfort bývania a celkovo pobytu v centre mesta.	+2
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa realizáciou opatrenia zníži a odstránením parkovania popri cestách sa vytvoria podmienky pre iné využitie týchto priestorov, pričom jednou z možností bude realizácia opatrení na zmiernenie klimatických zmien.	+1
Pôda a horninové prostredie	Nie je predpoklad záberov pôd ani zásahov do horninového prostredia. Potenciál znečistenia pôd pod parkoviskami bude nižší ako je v súčasnosti.	0 až +1
Materiálne zdroje	Je možné uvažovať s miernymi úsporami paliva vzhľadom na skrátenie doby vyhľadávania voľných parkovacích miest.	+1
Ochrana vôd	Je predpoklad, že rušenie existujúcich parkovacích miest a ich nahradenie parkovacími domami má potenciál na lepšiu ochranu podzemných resp. povrchových vôd (znečisťovanie dažďových vôd)..	+1
Krajina	Vplyvy na krajinu sú minimálne. Zníženie počtu vozidiel parkovaných na okraji ciest či chodníkoch možno považovať z vizuálno-percepčného pohľadu za pozitívum tohto opatrenia.	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhované opatrenie nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000 a nepredpokladajú sa ani potenciálne vplyvy opatrenia na predmet ochrany.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú zanedbateľné.	0

A6 Agregácia parkovacích miest a navádzanie na parkovacie miesta

A6.1 Zriadenie integrovaného systému spolatneného parkovania v meste

A6.2 Realizácia systému monitoringu parkovacích miest

A6.3 Zriadenie platformy pre navádzanie na voľné parkovacie miesta

Cieľom piliera parkovacej politiky je lepšia dostupnosť informácií o voľnom parkovaní prostredníctvom monitorovaného agregovaného parkovania v menších zhlukoch (parkoviskách), ktoré nahrádza voľne rozprestrené parkovanie v uličnom priestore, ktoré vyžaduje dlhšiu dobu na prejazd pri hľadaní parkovacích miest. Kratšia doba strávená hľadaním parkovacieho miesta je nahradená väčšou (spravidla pešou) vzdialenosťou ku konečnému cieľu cesty s výnimkou krátkodobého parkovania. V prípade agregácie PM do "bodov mobility" je dostupnosť poslednej míle podporená zdieľanou mikromobilitou.

<p>Konkrétne akcie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zriadenie integrovaného systému spoplatneného parkovania v meste, so zahrnutím súkromných poskytovateľov (NAVRH-2030). - Realizácia systému monitoringu parkovacích miest (napr. na základe údajov o poplatkoch, RFID, senzorov, kamier) (NAVRH-2030). - Zriadenie platformy pre navádzanie na voľné parkovacie miesta na základe dát o využití parkovacích miest s integrovaným spoplatnením (aplikácia) (NAVRH-2030). <p>Pozitíva navrhovaného opatrenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nahradenie uličných parkovacích státí inými funkciami na zvýšenie kvality verejného priestoru. - Zefektívnenie hľadania parkovacieho miesta. - Úbytok zbytočných ciest automobilom pri hľadaní miesta. - Narovnanie podmienok v mobilite pre všetkých občanov bez ohľadu na dispozíciu IAD. 		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Skrátением času na hľadanie parkovacieho miesta dôjde aspoň čiastočne k zníženiu hlukovej a emisnej záťaže.	+1
Komfort bývania	Zvýši sa komfort bývania a celkovo pobytu v centre mesta.	+1
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa realizáciou opatrenia zníži a odstránením parkovania popri cestách sa vytvoria podmienky pre iné využitie týchto priestorov, pričom jednou z možností bude realizácia opatrení na zmiernenie klimatických zmien.	+1
Pôda a horninové prostredie	Nie je predpoklad záberov pôd ani zásahov do horninového prostredia. Potenciál znečistenia pôd pod parkoviskami bude nižší ako je v súčasnosti.	0 až +1
Materiálne zdroje	Je možné uvažovať s miernymi úsporami paliva vzhľadom na skrátenie doby vyhľadávania voľných parkovacích miest.	+1
Ochrana vôd	Je predpoklad, že rušenie existujúcich parkovacích miest a ich nahradenie agregovanými parkovacími miestami má potenciál na lepšiu ochranu podzemných resp. povrchových vôd (znečisťovanie dažďových vôd)..	+1
Krajina	Vplyvy na krajinu sú minimálne. Zníženie počtu vozidiel parkovaných na okraji ciest či chodníkoch možno považovať z vizuálno-percepčného pohľadu za pozitívum tohto opatrenia. .	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhované opatrenie nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000 a nepredpokladajú sa ani potenciálne vplyvy opatrenia na predmet ochrany.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú zanedbateľné.	0

A7 Body mobility (mobility hubs)

Transformácia častí existujúceho fondu parkovania: združenie voľných parkovacích miest na vybavené, „chytré“ zelené parkoviská s bodmi pre dobíjanie elektrovozidiel, miestami pre carsharing a bikesharing, odpočinok/prácu, prípadne združené zo zastávkami verejnej dopravy.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Výber prostriedkov a multimodalita.
- Rozmanitejšie využitie a vybavenie priestoru.
- Priestor pre čakanie, stretávanie, zeleň.
- Podpora carsharingu/carpoolingu 3.0.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Využívanie carsharingu a bikesharingu, zelene ovplyvní aspoň čiastočne zníženie hlukovej a emisnej záťaže.	+1
Komfort bývania	Zvýši sa komfort bývania a celkovo pobytu v centre mesta.	+2
Ovzdušie a klíma	Celková produkcia emisií, vrátane emisií skleníkových plynov v území sa realizáciou opatrenia zníži a odstránením parkovania popri cestách sa vytvoria podmienky pre iné využitie týchto priestorov, pričom jednou z možností bude realizácia opatrení na zmiernenie klimatických zmien.	+1
Pôda a horninové prostredie	Nie je predpoklad záberov pôd ani zásahov do horninového prostredia. Potenciál znečistenia pôd pod parkoviskami bude nižší ako je v súčasnosti.	+1
Materiálne zdroje	Je možné uvažovať s miernymi úsporami paliva vzhľadom na skrátenie doby vyhľadávania voľných parkovacích miest.	+1
Ochrana vôd	Je predpoklad, že rušenie existujúcich parkovacích miest a ich nahradenie agregovanými parkovacími miestami má potenciál na lepšiu ochranu podzemných resp. povrchových vôd (znečisťovanie dažďových vôd)..	+1
Krajina	Vplyvy na krajinu sú minimálne. Zníženie počtu vozidiel parkovaných na okraji ciest či chodníkoch možno považovať z vizuálno-percepčného pohľadu za pozitívum tohto opatrenia. Realizácia bodov mobility skvalitní aj estetickú stránku zástavby.	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhované opatrenie nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000 a nepredpokladajú sa ani potenciálne vplyvy opatrenia na predmet ochrany.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú zanedbateľné.	0

A8 Migračné objekty pre živočíchy (ekodukty)

Vzhľadom na blízkosť a prepojenie cenných biotopov územím mesta je najmä na širších líniových bariérach potrebné vyhodnotenie migračných prúdov voľne žijúcich živočíchov a navrhnutie adekvátnych opatrení migračných objektov a biokoridorov v zmysle TP 67, resp. opatrení pre všeobecné zlepšenie ekologickej konektivity (napr. zelených stien, zelených striech).

Konkrétne akcie:

Zriadenie migračných objektov pre živočíchy v novonavrhovaných projektoch v rámci migračných štúdií a na lokálnych komunikáciách na základe TP 067 (najmä kategórie C a D, podľa zasiahnutých živočíchov a druhu cesty/ulice – napríklad tzv. „priechody pre veвериčky“).

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Zmiernenie a zníženie počtu nehôd s účasťou živočíchov.
- Zmiernenie dopadov cestných stavieb na životné prostredie.
- Podpora mestskej zelene a ľudom blízkych riešení na malej mierke.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa nepriamy pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva prostredníctvom podpory výsadby zelene.	+1
Komfort bývania	Prostredníctvom výsadby zelene sa zvýši komfort bývania a celkovo pobytu v meste a blízkom okolí.	+1
Ovzdušie a klíma	Imisné pôsobenie v území sa realizáciou opatrenia (výsadba zelene) zníži a to isté platí aj o zmiernení klimatických zmien.	+1
Pôda a horninové prostredie	Pokiaľ sa jedná o zastavané územie nie je predpoklad záberov pôd ani zásahov do horninového prostredia. K záberom môže dôjsť v prípade realizácie väčších objektov, ak také vyplývajú z migračnej štúdie. .	0 až -1

Materiálne zdroje	Problematika materiálnych zdrojov nie je pri danom opatrení rozhodujúca. Pri budovaní podchodov môžu nanajvýš vyvstať otázky ohľadne prebytočnej zeminy, resp. pri nadchodoch ohľadom materiálu potrebného na výstavbu týchto objektov.	0
Ochrana vôd	Ochrana vôd bude dotknutá v prípade budovania podchodov a môže súvisieť s odvodnením alebo s opatreniami proti prípadným haváriám (úniky ropných látok z používanej techniky)	0 až -1
Krajina	Pri výstavbe migračných objektov je potrebné zohľadňovať prípadný negatívny zásah do prvkov ÚSES, cenných biotopov a tiež architektonické stvárnenie objektov vo vzťahu ku krajine. Z pohľadu krajiny však musíme migračné objekty vnímať v prvom rade ako opatrenia na zlepšenie situácie jej biotickej zložky.	+2
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako veľmi významné. Aj napriek tomu, že opatrenie sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany, je jeho prvoradým cieľom ochrana biodiverzity.	+2
Natura 2000	Je málo pravdepodobné, že výstupy z migračnej štúdie budú predstavovať opatrenia zasahujúce do niektorej z lokalít sústavy Natura 2000. Pokiaľ by sa tak stalo, návrh migračného objektu by musel mať taktiež silne pozitívny dopad.	0 alebo +2
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú zanedbateľné.	0

A9 Znižovanie imisnej záťaže vegetačnými úpravami ciest

Hygienické, ochranné, krajinárske a biologické funkcie vegetačných úprav PK podľa TP 35 znižujú dopady cestnej premávky a ich zahrnutie je potrebné v projektovej príprave nových komunikácií.

Konkrétne akcie:

Vhodné spracovanie Generelu modrozelenej infraštruktúry, zahŕňajúceho zásobník riešení pre typy ulíc/ciest, alebo konkrétne lokality (napr. Olomoucká štúdia Hospodaření se srážkovými vodami – cesta k modrozelené infrastruktuře.).

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Ozelenenie mesta.
- Využitie prírodných prvkov na znižovanie negatívnych dopadov z dopravy.
- Zníženie hlukovej záťaže.
- Zníženie emisnej záťaže.
- Znižovanie teploty ulíc v sparných letných mesiacoch.
- Poskytnutie nových alebo rozmanitejších biotopov.
- Zvýšenie kvality života v lokalite.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu môže pri vhodnom umiestnení vegetačných úprav prispieť k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa priamy pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva v okolí predmetných komunikácií prostredníctvom podpory výsadby zelene.	+2
Komfort bývania	Prostredníctvom výsadby zelene sa zvýši komfort bývania a celkovo pobytu v meste a blízkom okolí.	+2
Ovzdušie a klíma	Imisné pôsobenie v území sa realizáciou opatrenia (výsadba zelene) zníži a to isté platí aj o zmiernení klimatických zmien.	+2
Pôda a horninové prostredie	Nakoľko sa bude jednať predovšetkým o nové komunikácie, dá sa predpokladať, že dôjde k záberom pôd aj v prípade výsadby zelene v okolí ciest. Taktiež je potrebné uvažovať so zásahmi do horninového prostredia, hlavne v jeho vrchnom profile. Blížšie pri konkrétnych cestách.	-1
Materiálne zdroje	Pri realizácii vegetačných úprav bude potrebné zabezpečiť vhodnú zeminu na výsadbu drevín a ostatnej zelene. Na uvedené je možné čiastočne využiť vhodnú zeminu z výkopov (do podložnej vrstvy).	0

Ochrana vôd	Výsadba drevín má á priori vodoochranný význam a musia byť pri nej brané do úvahy adekvátne územné faktory týkajúce sa vody.	+2
Krajina	Pri realizácii vegetačných úprav je nevyhnutné zohľadniť druhovú štruktúru drevín, ktorá je prirodzená pre danú lokalitu, pre prvky ÚSES či cenné biotopy. Prioritne je potrebné vnímať výsadbu zelene a realizáciu vegetačných úprav vo všeobecnosti ako pozitívny a významný prvok stabilizujúci krajinu.	+2
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako veľmi významné. Aj napriek tomu, že opatrenie sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany, malo by byť jedným z cieľov posilnenie biodiverzity .	+2
Natura 2000	Navrhované cesty ako aj vegetačné úpravy na ne viazané nebudú zasahovať do niektoej z lokalít sústavy Natura 2000.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú zanedbateľné.	0

A10 Urbanistické opatrenia pre redukciu nelegálneho parkovania

Prevenca frekventovaného nelegálneho parkovania na chodníkoch prostredníctvom synergických urbanistických opatrení – umiestňovania mobiliáru a pod.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Zvýšenie bezpečnosti pre chodcov, chodkyne, osoby na invalidnom vozíku.
- Skvalitnenie verejného priestoru.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy ako aj k bezpečnosti chodcov.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa len pozitívny vplyv na psychologické aspekty zdravia obyvateľstva.	+1
Komfort bývania	Zvýši sa komfort bývania a celkovo pobytu v centre mesta.	+1
Ovzdušie a klíma	Vytvára sa priestor pre realizáciu opatrení na zmiernenie klimatických zmien.	+1
Pôda a horninové prostredie	Nie je predpoklad záberov pôd ani zásahov do horninového prostredia. Potenciál znečistenia pôd pod riadenými parkoviskami bude nižší ako je v súčasnosti.	0 až +1
Materiálne zdroje	Nepredpokladajú sa vplyvy na materiálne zdroje.	0
Ochrana vôd	Je predpoklad, že rušenie existujúcich parkovacích miest a ich nahradenie agregovanými parkovacími miestami má potenciál na lepšiu ochranu podzemných resp. povrchových vôd (znečisťovanie dažďových vôd)..	+1
Krajina	Vplyvy na krajinu sú minimálne. Zníženie počtu vozidiel parkovaných na okraji ciest či chodníkoch možno považovať z vizuálno-percepčného pohľadu za pozitívum tohto opatrenia. .	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhované opatrenie nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000 a nepredpokladajú sa ani potenciálne vplyvy opatrenia na predmet ochrany.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú zanedbateľné.	0

A11 Znižovanie vnútorného dlhu na komunikácie**A11.1 Bežná správa a údržba MK****A11.2 Správa plôch statickej dopravy**

Rekonštrukcie povrchov ciest sú realizované podľa možností ako spojené akcie pri rekonštrukcii sietí alebo ďalších akciách, a sú primárne spojené s realizáciou miestne špecifických opatrení pre upokojovanie dopravy a rekonštrukciou chodníkov (od vchodu ku vchodu).

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	0 až +1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva hlavne znížením prašnosti na mestských komunikáciách.	+1
Komfort bývania	Opatrenie sa prejaví zvýšeným komfortom bývania.	+1
Ovzdušie a klíma	Opatrenie vytvorí podmienky pre zníženie sekundárnej prašnosti v širšom území mesta.	+1
Pôda a horninové prostredie	Nie je predpoklad zásahu do pôdneho alebo horninového prostredia.	0
Materiálne zdroje	Opatrenie sa prejaví miernym navýšením tvorby odpadov hlavne z údržby komunikácií a parkovísk.	0 až -1
Ochrana vôd	Pravidelná správa a údržba prispeje komunikácii a parkoviskám k ich zníženému znečisťovaniu okapmi ropných látok a tým sa zníži aj potenciál znečisťovania podzemných a povrchových vôd.	+1
Krajina	Vplyvy na krajinu hodnotíme ako: mierne pozitívny vplyv. Vplyvy na urbanistické prostredie v rámci mesta Trenčín budú jednoznačne pozitívne.	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové až mierne pozitívne..	0

A12 Juhovýchodný obchvat - rezerva do roku 2050

Juhovýchodný obchvat je súčasťou platného územného plánu v znení ZaD č. 1-3. Opatrenie **nie je zamietnuté**, ale súčasne nie je súčasťou aktuálneho Návrhu udržateľnej mobility mesta, ktorého podmienkou je technická realizovateľnosť; opatrenie je vyhodnotené ako **výhľadové opatrenie (rezerva)**, ktorého vyhodnotenie efektivity je potrebné preveriť v závislosti na výstupoch jednaní s dotknutými stranami (Ministerstvom obrany SR), eventuálne výstupoch štúdií variantov, ktoré sa predmetných ochranných pásem nedotýkajú, a zmene ÚPN.

Cieľom opatrenia je znižovanie tranzitných a miestne-tranzitných intenzít motorovej dopravy jej prevedením na vonkajší okruh mesta, do veľkej miery mimo intravilánu mesta. Opatrenie bolo posudzované v rámci Analytickej časti a Návrhovej časti PUM ako dlhodobé riešenie zdrojovej/cieľovej, aj vnútornej dopravy mesta, keďže umožňuje výraznejším spôsobom upokojiť a revitalizovať ohraničený priestor mesta.

Efektivita opatrenia z hľadiska podpory udržateľnej mobility je, podobne, ako pri realizácii preložky, závislá na výraznej premene dopravných politík v rámci mesta. V prípade realizácie samotnej stavby JVO bez výrazných mitigačných opatrení dochádza ku podpore automobilovej dopravy zvyšovaním kapacity cestnej siete (ako aj financovaním relatívne nákladného opatrenia, potenciálne na úkor opatrení pre podporu udržateľnej mobility). V prípade realizácie JVO bez nadväzujúcich opatrení dochádza oproti súčasnému stavu ku plošnému zvýšeniu intenzít dopravy v rámci mesta a výraznému zvýšeniu intenzít na cestných mostoch a v historickom jadre mesta v dôsledku zvyšujúcej sa miery automobilizácie a zmene preferovaných trás ciest, keďže pre väčšinu vnútorných a zdrojových/cieľových ciest JVO z hľadiska dĺžky cesty nie je výhodnou trasou.

Z hľadiska zníženia intenzít motorovej dopravy a zníženia negatívnych externalít dopravy v rámci mesta je odporúčaný variant úpravy trasy prieťahu cesty I/61, nadväzujúci na plošné upokojenie mesta, transformáciu súčasných dopravných tepien na mestské triedy, a podporu udržateľných spôsobov dopravy v súlade s Nárhovou časťou PUM. Na realizáciu preložky nadväzuje výhľadová realizácia JVO, ktorá umožňuje dokončiť transformáciu mestského dopravného systému na systém, nezávislý na osobnej automobilovej doprave, a nezaťažovaný jej dopadmi.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Znižovanie imisnej a hlukovej záťaže v meste, plošné upokojenie intravilánu mesta od tranzitnej, najmä tranzitnej nákladnej dopravy (cca 10 % intenzít dopravy na odbremených komunikáciách v porovnaní s vývojom v roku 2050 bez realizácie JVO); skrátenie dĺžky prejazdu intravilánom mesta pre časť možnosť zníženia časti vnútornej dopravy jej prevedením na vonkajší mestský okruh.

Negatíva navrhovaného opatrenia:

- Podpora automobilizácie (indukovaná doprava)
- JVO sám o sebe efektívne nerieši veľkú časť nákladnej a tranzitnej dopravy, ktorá má zdroj alebo cieľ v meste

Intenzity dopravy:

- Približne 10 000 vozidiel RPDÍ vo výhľadovom roku 2050

Vyhodnotenie:

V súčasnosti navrhovaná trasa zasahuje do ochranného pásma skladov MO SR, ktoré nesúhlasí s realizáciou stavby. Preto je stavba zaradená ako výhľadová a zároveň rezervná do etapy v roku 2050. Možnosťou je aj úprava trasy tak, aby nezasahovala do OP.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy v strede mesta..	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva hlavne znížením prašnosti a produkcie exhalátov na hlavných mestských komunikáciách. Na druhej strane cesta ovplyvní južnú časť sídla – Ku štvrtiam, Soblahovská. Uvažuje sa s výstavbou cca 4 PHS o celkovej dĺžke min. 1900 m.	+1 až -2
Komfort bývania	Opatrenie sa prejaví zhoršeným komfortom bývania v južnej časti mesta.	-1
Ovzdušie a klíma	Opatrenie vytvorí podmienky pre zníženie sekundárnej prašnosti a tvorby emisií z dopravy v strede mesta. Na druhej strane sa emisná záťaž rozloží na väčšiu plochu, aj do území kde doteraz emisie generované neboli.	+1 až -1
Pôda a horninové prostredie	Predpoklad záberu pôd a výrazný zásah do horninového prostredia. Stavba bude vyžadovať hlboké zárezy, násypy, oporné múry, mostné objekty a tunel	-2
Materiálne zdroje	Opatrenie sa prejaví miernym navýšením tvorby odpadov hlavne z tunelov a zárezov.	-1
Ochrana vôd	Oddrénovanie svahu v priestore tunela, blízkosť v.z. Soblahovská.	-2
Krajina	Vplyvy na krajinu hodnotíme ako: mierne pozitívny vplyv. Vplyvy na urbanistické prostredie v rámci mesta Trenčín budú jednoznačne pozitívne.	-2
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	-2
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové až mierne pozitívne..	-1

CYKLODOPRAVA

B1 Sieť segregovaných cyklociest

B1.1 Centrum – Plató, B1.2 Cyklocesta – most pre peších Rybárska, B1.3 Prepojenie Ľudovíta Stárka – Zlatovská, B1.4 Ulica Kožušnícka, B1.5 Brnianska/Bratislavská – Malé Záblatie, B1.6 Prepojenie Záblatie – podjazd pod železnicou, B1.7 Radlinského – nový cyklocesta cez Vlársku, B1.8 Saratovská, B1.9 Generála Svobodu, B1.10 Východná, B1.11 Kruhový objazd v priemyselnej zóne Zlatovce – Brnianska (prístup na cyklocestu), B1.12 Kopec pri cintoríne, B1.13 Cyklocesty sídliska Juh, B1.14 Cyklocesta pri Biskupickom kanáli

Segregované (výškovo alebo priestorovo oddelené) cyklocesty predstavujú najbezpečnejšiu a najkomfortnejšiu možnosť riešenia cyklotrás vrátane bezpečnosti v kríženíach. Realizácia ucelenej siete cyklistickej infraštruktúry, ktorej kostrou sú hlavné, kapacitné a oddelené cyklistické cesty a hustejšia sieť integrovaných a chránených cyklokoridorov, je základným princípom dlhodobého úspešného plánovania cyklo dopravy využiteľnej pre všetkých. S ohľadom na to, že faktor bezpečnosti je potenciálnymi používateľmi bicyklov vnímaný ako veľmi dôležitý pri rozhodovaní o používaní bicykla v meste, cyklocesty úplne oddelené od iných dopravných módov motivujú nové cyklistky a cyklistov k používaniu bicykla v každodennom živote. Nové cyklocesty alebo zdieľané cestičky sú dobre realizovateľné v rozvojových územiach, kde predstavujú priestorovo a investične nenáročný spôsob krátkych a pokojných prepojení. Na segregované cyklocesty je možné transformovať aj cestné úseky, ktoré stratili pôvodný účel (príkladom môže byť napojenie Pribinovej ulice na Starý most v Bratislave).

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Najvýraznejšia podpora cyklistov/cyklistiek a ich bezpečnosti

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektov prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva, zníženie hlukovej a emisnej záťaže.	+2
Komfort bývania	Podpora cyklo dopravy znižuje dopravnú, hlukovú a emisnej záťaž územia a tým zlepšuje aj komfort bývania.	+2
Ovzdušie a klíma	Prevláda pozitívny efekt.	+2
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektov si vyžiada v niektorých prípadoch (B1.6 Prepojenie Záblatie – podjazd pod železnicou) trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Záber sa predpokladá aj na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	0
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu. Šetrenie paliva.	+1
Ochrana vôd	B1.1 Centrum – Plató: projekt zasahuje do OP VZ Sihoľ – vonkajšie. B1.2 Cyklocesta – most pre peších Rybárska, B1.8 Saratovská, B1.9 Generála Svobodu, B1.10 Východná, B1.12 Kopec pri cintoríne, B1.13 Cyklocesty sídliska Juh: trasy zasahujú do OP VZ Soblahovská – vonkajšie. Počas výstavby bude potrebné dodržiavať opatrenia na ochranu podzemných vôd. Za podmienky dodržania opatrení nie je predpoklad ohrozenia ich kvality.	0
Krajina	B1.1 Centrum – Plató: vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako mierne negatívny vplyv zmierniteľný opatreniami. B1.2 Cyklocesta – most pre peších Rybárska: vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami. Trasa môže okrajovo zasahovať do do NRBk Váh. B1.9 Generála Svobodu: zasahuje do LBC11 Halalovka (zároveň predstavuje GL). Počas prevádzky cyklotrasy nie je predpoklad narušenia funkcie LBC.	-1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0

Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

B2 Chránené cyklopruhy

B2.1 – B2.29 Chránené cyklopruhy

Cyklopruhy sú realizované ako prechodné riešenie na zberných komunikáciách neumožňujúcich chránené riešenie kvôli šírkovým pomeroch. Zároveň sú lacným a jednoducho realizovateľným riešením, ktoré zároveň umožňuje upokojuvanie motorovej dopravy tam, kde je to žiaduce.

V porovnaní so súčasným stavom sú všetky integrované cyklopruhy riešené ako chránené cyklopruhy, a to aj na uliciach, na ktorých v súčasnosti cyklopruhy zavedené sú. Dôvodom tejto úpravy je vysoká rizikovosť nechránených cyklistických pruhov.

Cyklopruhy sú chránené vzhľadom na súčasné TP primárne:

- Zvýšením šírky a kapacity s ohľadom na bezpečnostný odstup od vozidiel a obrubníkov/budov (riziko samonehôd, vybočenia vozidla/cyklistu z cyklopruhu pri manévrovaní, a subjektívne riziko);
- Zvýšením šírky a zvýraznenia bezpečnostných odstupov;
- Vytvorením cyklistických pruhov.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Rýchle riešenie akútneho nedostatku cyklistickej infraštruktúry.
- Finančne menej náročné ako realizácia segregovaných cyklotrás.
- Aplikovateľné aj na uliciach s užším profilom.
- Prvý krok k vyššej bezpečnosti cyklo dopravy.
- Motivácia pre širšiu verejnosť k jazdeniu na bicykli po meste.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Za predpokladu, že budú cyklopruhy realizované na kraji ulice/cesty až za pásom pre parkovanie vozidiel, môžeme hovoriť o zvýšení bezpečnosti dopravy ako aj bezpečnosti cyklistov. Optimálne by bolo využiť aj križovatky holandského typu.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Pozitívne vplyvy vyplývajú len nepriamo z preferencií daných využitiamu bicyklov. O zdraví platí to čo je uvedené vyššie. Určite nedôjde k zlepšeniu zdravia u cyklistov využívajúcich pruhy priľahlé k automobilovým pruhom.	0
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže zvýšiť v častiach mesta s menšou intenzitou dopravy.	0 až+1
Ovzdušie a klíma	Odsunutím automobilovej dopravy od okraja ciest sa znížia hodnoty hluku a mierne aj emisií na fasádach priľahlých stavebných objektov. Vlastné striekanie čiar pruhov môžeme považovať za dočasný vplyv; odporúčame preferovať tzv. ekologické nátery.	+1
Pôda a horninové prostredie	Nie je predpoklad záberov pôd ani zásahov do horninového prostredia.	0
Materiálne zdroje	Vplyvy sú minimálne. Šetrenie paliva.	+1
Ochrana vôd	Je predpoklad, že za normálnych podmienok aplikácie farbív na vozovku nedôjde k nežiaducim vplyvom v súvislosti so zrážkovými vodami.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu sú minimálne.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhované opatrenie nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000 a nepredpokladajú sa ani potenciálne vplyvy opatrenia na predmet ochrany.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality možno považovať za mierne pozitívne..	0

B3 Zdieľané cestičky pre chodcov a cyklistov (MK triedy D2)**B3.1 – B3.13 Zdieľané cestičky a segregované pruhy**

Opatrenie je zavedené ako krajné riešenie na málo využívaných chodníkoch a cestičkách s nízkymi intenzitami, malými možnosťami realizácie priestorovo náročnejších riešení, dobrými rozhľadmi (alebo možnosťou zaistenia dobrých rozhľadov), primeranými rýchlosťami a preferenciou chodcov. Infraštruktúra je upravená, aby spĺňala technické podmienky (šírku a prípadnú segregáciu) pre spoločné využitie s rýchlosťou a bezpečnosťou s ohľadom na bezpečnosť chodcov. Opatrenie umožňuje rozšírenie, debarierizáciu a revitalizáciu peších prepojení vzhľadom ku vyššej využiteľnosti a návratnosti a vzájomnú podporu pešej a cyklistickej dopravy na líniových prepojeniach, ale aj kríženíach s motorovou dopravou.

Územie Trenčína je do veľkej miery pretkané cestičkami a chodníkmi, ktoré sú ale na kríženíach s komunikáciami často prerušované a bariérové (výnimkou je napríklad mimoúrovňové kríženie s ul. Saratovská). Pri úrovňových kríženíach s miestnymi komunikáciami je vhodným riešením zvýraznené vedenie zdieľaným priechodom, ktoré určuje prednosť a zároveň spomaľuje dopravu v obytných štvrtiach.

Opatrenie bude realizované cez konkrétne akcie:

- Doplnenie koridorov pešieho prístupu do regulatívov využitia územia UPD.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Rýchle riešenie akútneho nedostatku cyklistickej infraštruktúry.
- Finančne menej náročné riešenie, než realizácia segregovaných cyklotrás.
- V kombinácii s informačnou kampaňou môže viesť k vyššej ohľaduplnosti medzi užívateľmi rôznych módov dopravy.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Navrhované riešenie bude aj v prípade umiestnenia značiek či vykonania informačnej kampane vždy rizikové z hľadiska bezpečnosti či už chodcov alebo cyklistov.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Opatrenie je už zo svojej podstaty šetriace a posilňujúce zdravie človeka..	+1
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením zvýšiť.	+1
Ovzdušie a klíma	Opatrenie vytvára priestor pre vyššie využívanie bicyklov, čím sa úmerne znižuje automobilová doprava. .	+1
Pôda a horninové prostredie	Pri existujúcich cestičkách / chodníkoch nie je predpoklad záberov pôd ani zásahov do horninového prostredia. Pokiaľ sa budú budovať nové alebo rozširovať existujúce, bude treba uvažovať aj so zábermi pôdy a v minimálnej miere aj so zásahmi do horninového prostredia.	0 až -1
Materiálne zdroje	Spotreba asfaltu, betónu, dlaždíc a iných materiálov. Šetrenie paliva. .	+1
Ochrana vôd	Vplyvy na vody sú minimálne	0
Krajina	Vplyvy na krajinu sú minimálne. Pri realizácii mimo zastavané územie bude potrebné zohľadniť výskyt cennejších biotopov, prvkov ÚSES a ak to bude relevantné aj scenériu.	0 až -1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhované opatrenie nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality možno považovať za zanedbateľné.	0

B4 Rekreačné cyklocesty a regionálne dopravné cyklocesty

B4.1 Sídlisko Juh – Brezina – Gen. M. R. Štefánika, **B4.2** Prepojenie Vážskej cyklomagistrály a obce Kostolná – Záriečie, **B4.3** Prepojenie cyklosiete mesta, Trenčianskej Turnej a Trenčianskych Stankoviec, **B4.4** Prepojenie Vážskej cyklomagistrály a obcí Opatovce, Veľké Bierovce a Trenčianske Stankovce, **B4.5** Prepojenie obcí Soblahov a Mníchova lehota dopravnými cyklotrasami pozdĺž a s napojením ul. Soblahovská, **B4.6** Napojenie obce Skalka nad Váhom na cyklotrasu popri Váhu, **B4.7** Napojenie obcí Dobrá, Trenčianska Teplá, Nová Dubnica a Dubnica nad Váhom na VCM, **B4.8** Napojenie obcí Melčice – Lieskové a Adamovské Kochanovce chránenými prepojeniami na VCM, **B4.9** Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park

Realizovaná dostavba, ucelenie a ochrana rekreačne-dopravných cyklotrás a ich neprerušovaných napojení na obce vo funkčnom regióne mesta. Opatrenie sa týka hlavne Vážskej cyklomagistrály a jej napojení na základnú sieť cyklistických ciest a trás v meste a funkčnom regióne (Kubrá, Soblahov, Opatová, Dobrá, Trenčianska Teplá, Opatovce, Stankovce, Kostolná Záriečie, Chocholná., Melčice...).

Pri akcii „Prepojenie Vážskej cyklomagistrály a obce Kostolná-Záriečie“ sa jedná aj o ucelenie cyklistického napojenia, prechádzajúceho cez cestu I/61 a železničný podchod. Spojené je to aj s bezpečným vedením cestujúcich autobusovej dopravy pri príľahlej zastávke.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Rozšírenie aktívnych, nekomerčných možností trávenia voľného času.
- Podpora zdraviu prospešných aktivít a trvalo udržateľného turizmu.
- Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov.
- Vhodným plánovaním možno infraštruktúru využiť tiež pre každodenné cesty medzi obcami a Trenčínom – využiteľnosť ako cez víkend, tak vo všedné dni.
- Zvyšujúce sa využitie so stúpajúcim podielom e-bicyklov.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektov prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva, zníženie hlukovej a emisnej záťaže.	+2
Komfort bývania	Podpora cyklo dopravy znižuje dopravnú, hlukovú a emisnej záťaž územia a tým zlepšuje aj komfort bývania.	+2
Ovzdušie a klíma	Prevláda pozitívny efekt.	+2
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektov si pravdepodobne vyžiada trvalý záber PF vrátane lesných pozemkov. Záber sa nepredpokladá aj na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	-1
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu. Dôjde k úspore palív.	+1
Ochrana vôd	B4.1 Sídlisko Juh – Brezina – Gen. M. R. Štefánika: projekt zasahuje do OP VZ Sihoť – vonkajšie, OP VZ Soblahovská – vonkajšie a CHVO Strážovské vrchy. B4.9 Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park: projekt zasahuje do OP VZ Sihoť – vonkajšie, OP VZ Soblahovská – vonkajšie. Počas výstavby bude potrebné dodržiavať opatrenia na ochranu podzemných vôd. Za podmienky dodržania opatrení nie je predpoklad ohrozenia ich kvality.	0
Krajina	B4.1 Sídlisko Juh – Brezina – Gen. M. R. Štefánika: projekt zasahuje do LBC12 Brezina. B4.6 Napojenie obce Skalka nad Váhom na cyklotrasu popri Váhu: projekt je v kontakte s NRBK rieka Váh, RBC, LBC8 – Trenčiansky luh (GL 16), LBC7 – Zamarovské jamy (GL15). B4.9 Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park: projekt je v kontakte s NRBK rieka Váh, LBC9 Biskupická sihoť, RBK, LBK10 Opatovský potok. Počas prevádzky cyklotrás nie je predpoklad narušenia funkcie uvedených prvkov.	-1

Ochrana prírody a biodiverzita	B4.6 Napojenie obce Skalka nad Váhom na cyklotrasu popri Váhu: projekt je v kontakte s PR Zamarovské jamy, lokálne významnou mokraďou Trenčiansky luh (navrhované CHÚ). Vplyvy počas prevádzky sa nepredpokladajú.	-1
Natura 2000	B4.6 Napojenie obce Skalka nad Váhom na cyklotrasu popri Váhu: projekt je v kontakte s SKUEV0397 Váh pri Zamarovciach. Vplyvy počas prevádzky sa nepredpokladajú.	-1
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

B5 Podjazdy / podchody

B5.1 – B5.11 Podjazdy / podchody...

Mimoúrovňové kríženia umožňujú plynulý a bezpečný prejazd frekventovaných ťahov motorovej (železničnej dopravy), nie sú však univerzálne využiteľné kvôli technickým požiadavkám a nákladom. V závislosti na type a dĺžke prepojenia podjazdy potenciálne umožňujú prekonanie bariéry s nižšou námahou, než mosty/lávky, a s ochranou proti počasiu, avšak často s nedostatočnými šírkovými alebo výškovými pomermi a privysokými sklonmi rámp a s nižším subjektívnym bezpečím (obzvlášť v prípade dlhších, užších, neosvetlených prepojení. Podjazdy a nadjazdy nie sú teda univerzálne vzájomne zameniteľnými riešeniami, a ich voľba spočíva v konkrétnom posúdení množstva ohľadov pre jednotlivé projekty zvlášť.

TP 085 pre podporu osobnej bezpečnosti navrhuje úpravy:

- rozšírením vjazdu do podjazdu,
- osvetlením podjazdu,
- vizuálnym stvárnením (farebnosť, tvar),
- dostatočnou údržbou,
- dostatočnou kanalizáciou,
- pozdĺžnym sklonom do 5 % pri nájazdoch.

Druhým výrazným a častým problémom podjazdov sú **pravouhlé, prudké smerové oblúky** v podjazdoch, ktoré nútia zosadnúť z bicykla, alebo vedú ku kolíziám. Rovnako, ako pri lávkach, aj pri podjazdoch by mala byť zachovaná maximálna priamosť cesty s dobrým rozhľadom, a používanie adhézných/protišmykových opatrení na rampách.

Na základe týchto princípov sú vhodné v dlhodobom horizonte (2040) úpravy aj existujúcich podjazdov.

Opatrenie bude realizované cez konkrétne akcie:

- Realizácia podjazdov / nadjazdov v zmysle Návrhu , napr. Zlatovce – žel. zastávka, prepojenie CYK infraštruktúry Bratislavská – Zlatovská cez PD5, podjazd Legionárska – Električná
- Rekonštrukcia existujúcich podjazdov pre zvýšenie bezpečnosti, zníženie sklonov, odstránenie pravouhlých oblúkov a nutnosť zosadať z bicyklov

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Skrátenie a vyššia plynulosť cesty
- Bezpečnejšia jazda bez kríženia s motorovou dopravou

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia podchodov / podjazdov má jednoznačne pozitívny vplyv na dopravnú bezpečnosť. Je však nevyhnutné implementovať aj konštrukčné bezpečnostné prvky už v rámci projektovania. Samostatnou stránkou veci je osobná bezpečnosť osôb využívajúcich tieto stavby, pre ktorú musia byť vytvorené podmienky už pri realizácii objektu.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Vplyv spočíva vo vytvorení psychickej pohody ľudí využívajúcich dané objekty.	+1
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením zvýšiť.	+1
Ovzdušie a klíma	V niektorých prípadoch môže dochádzať ku zlepšeniu, napr. ak sa namiesto státi na križovatke alebo pred železničným priecestím využije podjazd. V zásade sa však	0 až +1

	v tomto prípade nejedná o rozhodujúci efekt.	
Pôda a horninové prostredie	Aj pri podchodoch aj pri podjazdoch sa nedá vyhnúť zásahu do horninového prostredia. V zásade sa jedná o technický problém ako zabezpečiť stabilitu stavby, prípadne ju odvodniť.	0 až -1
Materiálne zdroje	Spotreba asfaltu, betónu, dlaždíc a iných materiálov. Potreba likvidovať vzniknutý odpad. Šetrenie palív.	+1
Ochrana vôd	Vplyvy na vody sú minimálne; niekde môžu vzniknúť nároky na odvedenie podzemných vôd a vo všeobecnosti zrážkových vôd.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu sú minimálne.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhované opatrenie nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality možno považovať za zanedbateľné.	0

B6 Viacúčelové pruhy

B6.1 Zlatovská, B6.2 Staničná, B6.3 Martina Rázusa, B6.4 Zlatovská, priemyselná časť, B6.5 Zamarovská

Viacúčelové pruhy sú súbehom opatrení pre podporu rýchlosti a plynulosti hromadnej dopravy a cyklo dopravy na komunikáciách s nedostatočnými šírkovými pomermi pre samostatné riešenie.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia opatrenia prispieje k miernemu zvýšeniu bezpečnosti premávky oproti súčasnému stavu.	0 až +1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Upokojením dopravy na vybraných komunikáciách sa dá očakávať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva.	+1
Komfort bývania	Upokojením dopravy na vybraných komunikáciách sa dá očakávať pozitívny vplyv na komfort bývania.	+1
Ovzdušie a klíma	Skľudnením dopravy dôjde k miernemu zníženiu produkcie emisií, vrátane emisií skleníkových plynov.	+1
Pôda a horninové prostredie	Pri existujúcich uliciach nie je predpoklad záberov pôd ani zásahov do horninového prostredia.	0
Materiálne zdroje	Opatrenie si nevyžaduje osobitné nároky na materiálne zdroje.	0
Ochrana vôd	Vplyvy na vody sú minimálne.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu sú minimálne.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhované opatrenie nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality možno považovať za zanedbateľné.	0

B7 Cyklomosty / cyklolávky

B7.1 Cyklolávka – most pre peších Rybárska, B7.2 Sihot' – Ostrov (štúdia), B7.3 Opatová – Ostrov (štúdia)

Mosty a podjazdy pre peších a cyklistov zlepšujú prepojenie častí mesta bez záťaže motorovou dopravou a s výrazne nižšími nákladmi, stavebnými a priestorovými nárokmi. Nemenej dôležité je riešenie plynulých rámp nájazdov a výjazdov cyklociest, ktoré v prípade nevhodného riešenia vytvára výrazné bariéry alebo zachádzky.

Realizácia cyklomostov je prínosná v dvoch lokalitách - v oblasti najužšieho toku rieky a s ďalším prepojením Ostrova. V súčasnosti je prístupová trasa na hrádzu z ulice Súdna (resp. alternatívne cestička, prepájajúca

OMV a lokalitu Rybárska, križujúca koľaje) v nevyhovujúcom stave z hľadiska bezbariérovosti a prístupu peších, šírkových pomerov, priamosti trasy a zdržaniach na trase. Návrhové opatrenia pri prestavbe cesty Električná a výstavbe cyklistického mosta s napojením na centrum Zlatoviec by mali rešpektovať potenciálne veľmi vysoké intenzity primárne cyklistov, využívajúcich tuto najkratšiu cestu, prepájajúcu širšie centrum mesta a rozvíjajúce sa územie na pravom brehu Váhu, ako aj širšie centrum mesta a hrádzu. Pre realizáciu existuje niekoľko alternatív, ktoré zahŕňajú rôzne technické, majetkové alebo legislatívne bariéry a zohľadnenie dopravných intenzít, pre ktoré je potrebná realizácia vyhládávacej štúdie, avšak vedenie koridoru by malo byť podľa možností čo najpriamejšie a s minimalizáciou zdržaní.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Bezpečnejšia jazda bez kríženia s motorovou dopravou
- Skrátenie cesty
- Nižšie finančné nároky v porovnaní so stavbami pre motorovú dopravu

B7.1 Cyklolávka – most pre peších Rybárska

Vzhľadom ku nielen súčasnému, ale hlavne budúcemu rozmiestneniu cieľov dopravy v meste sa jedná o výrazne najpriamejšie a najatraktívnejšie dopravné cyklistické prepojenie, ktorého využiteľnosť je však definovaná viacerými faktormi, a to najmä prepojením na širšie centrum mesta na oboch brehoch Váhu (súčasný areál Ozeta a ul. Električná).

Vzhľadom ku vyhradenému účelu pre cyklistickú dopravu (jedná sa o prvú stavbu tohto druhu v KÚ Trenčína) je však atraktívny aj ako jedinečná, potenciálne výnimočne architektonicky stvárnená stavba. Uvažuje sa s 4500 cyklistami denne (RPDI 2030).

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Dopravné a rekreačné prepojenie prepojenie mestského a regionálneho významu , vzhľadom na priamost a rýchlosť prepojenia širšieho centra mesta a hlavných cieľov

Riziká a negatívne dopady:

- Významné vplyvy na ŽP v prípade zachovania koridoru
- Bariéry existujúcej zástavby (s. Noviny) a ulice Električná, ako aj pokračovania v súčasnosti nevyhovujúcich koridoroch pre cyklo dopravu (ul. K dolnej stanici / Súdna)

Pre stavbu je nutné zvláštne posúdenie vzhľadom na blízkosť významných biotopov s variantom nákladnejšieho, presunutého koridoru. Z dopravného hľadiska sa jedná o významné prepojenie, odporúčané k realizácii.

B7. 2 Sihoť - Ostrov a B7.3 Opatová – Ostrov

Opatrenie navrhuje realizáciu lávok / cyklomostov medzi Opatovou a cestou II/507 (pri lokalite kláštor Veľká Skalka pri Trenčíne). Obci Opatová aj ďalším obciam chýba priame napojenie na Vážsku magistrálu a z tohto dôvodu sa odporúča v dlhodobom výhľade realizácia vyhládávacej štúdie pre realizáciu vytvorenia lávky, spájajúcej existujúci most cez Kočkovský kanál.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektov prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva, zníženie hlukovej a emisnej záťaže.	+2
Komfort bývania	Podpora cyklo dopravy znižuje dopravnú, hlukovú a emisnej záťaž územia a tým zlepšuje aj komfort bývania.	+2
Ovzdušie a klíma	Prevláda pozitívny efekt.	+2
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektov si nevyžiada trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Záber sa nepredpokladá na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	0
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu. Úspora palív.	+1

Ochrana vôd	B7.1 Cyklolávka – most pre peších Rybárska: trasa zasahuje do OP VZ Soblahovská – vonkajšie. Počas výstavby bude potrebné dodržiavať opatrenia na ochranu podzemných vôd. Za podmienky dodržania opatrení nie je predpoklad ohrozenia ich kvality.	0
Krajina	B7.1 Cyklolávka – vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami. Trasa zasahuje do LBC8 – Trenčiansky luh (navrhované CHÚ), genofondovej lokality GL 16 a do NRBk Váh. Prvky ÚSES môžu byť dotknuté výstavbou nového mostného objektu. Pri realizácii mostného objektu vznikne ďalší bariérový efekt na významnom migračnom ťahu vážskeho severo-južného koridoru. Vzhľadom na nedostatočnú podrobnosť návrhu mostného objektu a identifikáciu miery zásahu bude potrebné vo vyššom stupni projektovej prípravy posúdiť vplyvy na prvky ÚSES a migráciu. B7.2 Sihoň - Ostrov a B7.3 Opatová – Ostrov zasahuje do RBC Váh. Prvky ÚSES môžu byť dotknuté výstavbou nových mostných objektov. Pri realizácii vznikne ďalší bariérový efekt na významnom migračnom ťahu vážskeho severo-južného koridoru. Vzhľadom na nedostatočnú podrobnosť návrhu objektu a identifikáciu miery zásahu bude potrebné vo vyššom stupni projektovej prípravy posúdiť vplyvy na prvky ÚSES a migráciu.	-1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. B7.1 Cyklolávka – most pre peších Rybárska: zasahuje do lokálne významnej mokrade Trenčiansky luh (navrhované CHÚ). Vzhľadom na nedostatočnú podrobnosť návrhu mostného objektu a identifikáciu miery zásahu bude potrebné vo vyššom stupni projektovej prípravy posúdiť vplyvy na mokrad.	-1
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

B8 Upokojené cyklistické prepojenia

B8.1 – B8.17...

Prepojenia sú súčasťou základného cyklistického dopravného systému mesta ako hlavné trasy, vedúce po už dopravne upokojených komunikáciách (v rámci Zón 20 alebo 30). Opatrenie má podobu ekvivalentu tzv. Cyklistickej ulice (Fahrradstrasse), na ktorej je pohyb cyklistov preferovaný organizačne a úpravami infraštruktúry a doplnkovej cyklistickej infraštruktúry.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia opatrenia prispeje k miernemu zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Upokojením dopravy na vybraných komunikáciách sa dá očakávať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva.	+1
Komfort bývania	Upokojením dopravy na vybraných komunikáciách sa dá očakávať pozitívny vplyv na komfort bývania.	+1
Ovzdušie a klíma	Skľudnením dopravy dôjde k miernemu zníženiu produkcie emisií, vrátane emisií skleníkových plynov.	+1
Pôda a horninové prostredie	Pri existujúcich uliciach nie je predpoklad záberov pôd ani zásahov do horninového prostredia.	0
Materiálne zdroje	Opatrenie si nevyžaduje osobitné nároky na materiálne zdroje.	0
Ochrana vôd	Vplyvy na vody sú minimálne.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu sú minimálne.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhované opatrenie nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality možno považovať za zanedbateľné.	0

B9 Bezpečné cyklistické križovatky**B9.1 – B9.33**

Opatrenie je jedným z najdôležitejších opatrení návrhu cyklistickej dopravy v PUM, keďže križenia predstavujú najčastejšie miesta nehôd cyklistov a chodcov, a zároveň miesta, v ktorých je často nevyhnutná určitá miera potenciálneho konfliktu smerov. Základom riešenia križovatiek s ohľadom na obmedzenia, dané ich účelom (umožnenie čo najplynulejšieho odbočovania zo všetkých smerov) je bezpečnosť, priamosť, plynulosť a zrozumiteľnosť. Cieľom riešenia križovatiek je minimalizovať kolízne miesta a rýchlosť pri potenciálnych kolíziách, a zároveň zachovať relatívnu plynulosť cyklistických, peších a motorových prúdov. Vzhľadom ku nechránenosti cyklistov v doprave a kolíznemu charakteru križovatiek je v dlhodobom horizonte nevyhnutne nutné vhodné riešenie cyklistov v priestore **každej** križovatky, na ktorej je povolený ich pohyb, a to predovšetkým pri odbočovaní doľava.

Vzhľadom ku vysokému množstvu križovatiek, vyžadujúcich riešenie, sú prioritizované úpravy križovatiek s vysokými intenzitami motorovej a cyklistickej dopravy. Kým väčšinu križovatiek je vhodné upravovať spolu s realizáciou líniovej infraštruktúry, v prípade rekonštrukcií alebo prestavieb križovatiek, a to hlavne pri križovatkách s nutným stavebnými úpravami vedenia cyklistov (hlavne kruhové objazdy), je vhodná realizácia „predčasných“ cyklistických opatrení a to aj v prípade, že do priestoru križovatky v čase prestavby nevstupuje vyhradená cyklistická infraštruktúra – na základe budúceho vývoja infraštruktúry. Križovatky - uzly by sa teda mali stať „základným stavebným kameňom“ cyklistickej infraštruktúry, ako jej najzraniteľnejšie miesto.

Keďže plošným riešením bezpečnosti v obytných zónach je znižovanie aktívnej rýchlosti vozidiel na 30 km/h, ktoré je spojené so zrovnoprávnením účastníkov a samostatným riešením, križovatkami, vyžadujúcimi úpravy sú križovatky zberných ciest s vedľajšími cestami, zbernými cestami alebo cyklistickými cestami. V zónach 30 sa opatrenia v križovatkách navrhujú výnimočne, najmä pri križovaní upokojených prepojení, kde je v križovatkách vhodné zachovanie priority cyklistov.

Opatrenie bude realizované cez konkrétne akcie:

- Plošná realizácia ochranných opatrení na križovatkách a stykových križovatkách, cez ktoré vedie cyklistická infraštruktúra (Návrh 2040), respektíve úpravy aktualizácie Cyklogenerelu.
- Realizácia ochranných opatrení na prioritných križovatkách

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Zvýšenie bezpečnosti a subjektívnej bezpečnosti najzraniteľnejších účastníkov premávky
- Zvýšenie plynulosti a rýchlosti cyklistickej dopravy
- Zásadná podpora a podmienka všeobecnej využiteľnosti cyklistickej infraštruktúry
- Synergia s ochranou chodcov (spojené priechody / prejazdy).

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Jednoznačné zvýšenie bezpečnosti premávky pre všetkých jej účastníkov.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Vplyv spočíva vo vytvorení psychickej pohody ľudí využívajúcich dané objekty.	+1
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením zvýšiť.	+2
Ovzdušie a klíma	Celkovo možno konštatovať, že v kontexte všetkých opatrení naviazaných na riešenie križovatiek, dôjde k zlepšeniu imisnej situácie.	0 až +1
Pôda a horninové prostredie	Aj pri podchodoch aj pri podjazdoch sa nedá vyhnúť zásahu do horninového prostredia. V zásade sa jedná o technický problém ako zabezpečiť stabilitu stavby, prípadne ju odvodniť.	0 až -1
Materiálne zdroje	Spotreba asfaltu, betónu, dlaždíc a iných materiálov. Potreba likvidovať vzniknutý odpad..	0
Ochrana vôd	Vplyvy na vody sú minimálne; niekde môžu vzniknúť nároky na odvedenie podzemných vôd a vo všeobecnosti zrážkových vôd.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu sú minimálne.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0

Natura 2000	Navrhované opatrenie nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality možno považovať za zanedbateľné.	0

B10 Cyklobusy

Možnosť prepravy bicyklov autobusy verejnej hromadnej dopravy môže výrazným spôsobom uľahčiť každodenné cestovanie na bicykli. Jedná sa napr. o značnú časť trenčianskej populácie žijúcej na sídlisku Juh, pre ktorú záverečné stúpanie v smere z centra na sídlisko predstavuje prekážku, kvôli ktorej volia iný dopravný prostriedok ako bicykel. Bicykle možno prevážať napríklad pomocou stojanov umiestnených na zadnej strane autobusov alebo v priestore určenom pre kočíky. Informácie o tom kedy, kde a za akých podmienok je možné bicykel prevážať, musia byť prehľadné a ľahko dostupné. Služba by mala byť finančne dostupná, či napr. súčasťou predplatného cestovného lístka, aby bola cestujúcimi využívaná.

Opatrenie nadväzuje na existujúcu prax sezónnych cyklobusov.

Opatrenie bude realizované cez konkrétne akcie:

- Rozšírenie ponuky cyklobusov na linky, obsluhujúce sídlisko Juh a MČ Kubrá na základe rozšírenia vozového parku MHD a zmien prepravného poriadku.

Positíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie podmienok pre jazdenie na bicykli pre obyvateľov sídliska Juh, Kubrá (Kubrica).
- Podpora všeobecnej dostupnosti cyklistiky.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Jednoznačné zvýšenie bezpečnosti premávky, prednostne v cyklisticky obtiažnejších úsekoch .	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Vplyv spočívajúci v znížení produkcie emisií z dopravy, ktorá bude nahradená využívaním bicyklov.	+1
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením zvýšiť(napr. Sídlisko Juh)	+2
Ovzdušie a klíma	Celkovo možno konštatovať, že dôjde k zlepšeniu imisnej situácie.	+1
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Materiálne zdroje	Dôjde k istej úspore palív.	+1
Ochrana vôd	Vplyvy na vody nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné	0

B11 Chránené stanoviská pre bicykle

B11.1 Chránené stanoviská pre bicykle, B11.2 Poskytovanie chránených miest pre parkovanie bicyklov pri / vo verejných inštitúciách

Predovšetkým pri cieľoch ciest, kde sa predpokladá, že cyklisti využijú dlhodobejšie státie, sa oplatí vybudovať chránené stanoviská. Sú to napr. dopravné uzly VHD, školské zariadenia, zamestnanie, obchodné domy a pod. Podmienky pre realizáciu a výpočet kapacít parkovacích miest pre bicykle (na základe výpočtu technických podmienok) je tiež vhodné zahrnúť do regulatívov územia pre väčšie ciele dopravy. Stanoviská majú bicykle ochrániť jednak pred poveternostnými vplyvmi, jednak pred krádežou. Možnosť zabezpečeného státia slúži

ako ďalší z faktorov pre motiváciu nových potenciálnych užívateľov bicyklov. Menšie riešenia zahŕňajú rôzne druhy cykloboxov a cykloprístreškov.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Bezpečné parkovanie počas pracovnej doby alebo cez noc motivuje k cestám do zamestnania a za vzdelaním.
- Priaznivejšie podmienky pre kombinovanie bicykla a verejnej dopravy pre cesty do/z Trenčína.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Nepredpokladá sa priamy vplyv na bezpečnosť premávky.	0
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Možno uvažovať len s nepriamym vplyvom na zníženie produkcie emisií z dopravy, ktorá bude nahradená využívaním bicyklov.	+1
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením mierne zvýšiť.	0 až +1
Ovzdušie a klíma	Celkovo možno konštatovať, že v nadväznosti na vytvorenie podmienok pre využívanie bicyklov dôjde k zlepšeniu imisnej situácie.	+1
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Materiálne zdroje	Dôjde k istej úspore palív.	0
Ochrana vôd	Vplyvy na vody nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu nie sú v tomto prípade relevantné. Pri nevhodnom umiestnení by sa mohlo jednať o estetický problém.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné	0

B12 Doplnková cykloinfraštruktúra

I keď je cyklistika bežnou a výraznou súčasťou každodenného života už v súčasnosti, vo verejnom priestore stále do veľkej miery chýba vybavenie, ktoré by pre ňu bolo uspokojivé. Okrem chránených parkovísk pre bicykle, ktoré zabezpečia predovšetkým dlhodobšie parkovanie, je potrebné rozširovať doplnkovú infraštruktúru aj systematickým rozširovaním množstva nových cyklostojanov na celom území mesta, predovšetkým pri významných cieľoch (služby, úrady, športoviská a pod.). Ďalšími oblasťami je dopĺňanie fondu verejne dostupných stojanov pre opravy bicyklov, mobiliáru (oddychových miest), osvetlenia, prípadne podsvietenia, plotov, zábradlí, mestskej zelene (zelenej infraštruktúry), odpadkových košov a bezbariérových úprav (žliabkov na schodoch) a podobne - neskoršie úpravy, ktoré je "milé mať" majú však nižšiu prioritu, než tie, ktoré sú zásadné - sieť bezpečnej cyklistickej infraštruktúry.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Vyššie pohodlie, rýchlosť a bezpečnosť cyklistiky a bicyklov.
- Odstraňovanie bariér a obáv pri cyklistike (napríklad chýbajúce miesta na odstavenie bicyklov) podporujú bicyklovanie, ale tiež využívanie inak ťažšie dostupných služieb.
- Často nepatrné úpravy môžu ovplyvniť to, či budú miesta pre človeka vôbec fyzicky prístupné.
- Prítomnosť špecifického vybavenia pre bicykle je symbolickým prejavom prítomnosti cyklistov a cyklistiek v doprave a zvyšuje ich viditeľnosť.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Nepredpokladá sa priamy vplyv na bezpečnosť premávky.	0
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Možno uvažovať len s nepriamym vplyvom na zníženie produkcie emisií z dopravy, ktorá bude nahradená využívaním bicyklov.	+1
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením mierne zvýšiť.	+1

Ovzdušie a klíma	Celkovo možno konštatovať, že v nadväznosti na vytvorenie podmienok pre využívanie bicyklov dôjde k zlepšeniu imisnej situácie.	+1
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Materiálne zdroje	Dôjde k istej úspore palív.	0
Ochrana vôd	Vplyvy na vody nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu nie sú v tomto prípade relevantné. Pri nevhodnom umiestnení by sa mohlo jednať o estetický problém.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné	0

CHÔDZA A VEREJNÝ PRIESTOR

C1 Zlepšovanie prístupnosti a dostupnosti územia chôdzou

C1.1 Rekonštrukcia Starého železničného mosta s pokračovaním hlavných peších (cyklistických) trás do centier susediacich MČ (Zlatovce, Istebník, Orechové)

Existujúce bariéry v priestore, ktoré znemožňujú dosiahnutie cieľa najkratšou cestou, sú odstraňované a zároveň sa predchádza vzniku nových v rámci realizácie projektov PUM. Plánovanie zmien v území sa musí diať s ohľadom na potreby prístupnosti pre pešiu dopravu a využívať poznatky o prirodzenom, intuitívnom pohybe peších v mestskom teréne. Prepojenia, skratky, priechody, premostenie a v nevyhnutných prípadoch tiež podchody sú dôležité z hľadiska väzieb, či už medzi jednotlivými mestskými časťami navzájom, alebo medzi nimi a centrom mesta. Úprava komunikácií pre peších je prioritizovaná na základe dát zo sčítaní intenzít chodcov na vybraných profiloch, alebo predpokladaných intenzitách na základe rozvoja územia. Cestičky podporujú do istej miery existujúci tzv. **fused grid princíp** prepojenia komunikácií v meste – prepojenie pravidelnej mriežky ulíc príjemnými, zelenými, estetickými a bezpečnými pešími a pešími/cyklo cestičkami, prepájajúcimi tiež miestne biocentrá alebo rekreačné plochy. Fused grid a príbuzné podoby vedenia dopravy (zahŕňajúce modálnu filtráciu - selektívne zaslepenie, či meandrovanie) preukázateľne vedú ku zvýšenej bezpečnosti (nižšej nehodovosti), najmä pri väčších dĺžkach úsekov (rozlohách zón), vzhľadom ku nižším rýchlostiam a vyššej obozretnosti.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- „Zelený most“ prepája centrá mestských častí, posilňuje cyklistické a pešie koridory a zlepšuje prístup ku nábrežiu Váhu
- Pokračovanie koridormi do centier mestských častí znižuje bariérový efekt rýchlostnej železničnej trate a „zjemňuje“ okolie železničnej infraštruktúry rozvojom ochrannej zelene a polyfunkčného vybavenia.

Vyhodnotenie:

Ako vyplýva aj z nižšie vykonaného posúdenia, môže mať technická stránka tohto opatrenia v závislosti od rozsahu rekonštrukcie nie nevýznamný dopad na brehovú porastu v okolí mostného objektu. Preto odporúčame v rámci projektovej prípravy realizovať posúdenie vplyvov na životné prostredie podľa zákona 24/2006 Z.z. (EIA)

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Predpokladá sa priamy vplyv na bezpečnosť premávky.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Možno uvažovať len s nepriamym vplyvom na zníženie produkcie emisií z dopravy, ktorá bude nahradená využívaním chodníkov a bicyklov.	+1
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením výrazne zvýšiť.	+2
Ovzdušie a klíma	Celkovo možno konštatovať, že v nadväznosti na vytvorenie podmienok pre využívanie chodníkov a bicyklov dôjde k zlepšeniu imisnej situácie. Predpoklad vytvorenia prvkov súvisiacich s adaptáciou na klimatické zmeny.	+2

Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné. Nejaké zábery pod výstavbu chodníkov ako aj ich napojenia na Starý železničný most nie je možné vylúčiť. Podobne si opatrenie vyžiada vybudovanie podjazdov a podchodov popod aktuálnu železn. trať čo bude tiež vyžadovať zásah do horninového prostredia.	-1
Materiálne zdroje	Dôjde k istej úspore palív. Vzhľadom na náročnosť opatrenia je predpoklad značnej tvorby odpadov a využívania množstva surovín a iných stavebných materiálov. Zvýšené náklady.	-1
Ochrana vôd	Vplyvy na vody, v tomto prípade na riekú Váh nie je možné vylúčiť. Bude to závisieť na rozsahu rekonštrukčných prác a na tom či sa pri nich bude zasahovať do vodného toku alebo či sa práce budú realizovať len na vrchnej konštrukcii mosta. .	-1
Krajina	Podobne ako pri vode, bude miera vplyvov závisieť od rozsahu prác a hlavne či tie zasiahnu aj do brehových porastov.	-1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody nie sú v tomto prípade relevantné. Otázka biodiverzity úzko súvisí s uvádzanými brehovými porastmi.	-1
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú v tomto prípade relevantné, hlavne vo väzbe na skľudnenie historického jadra. Navyše sa ako k technickej pamiatke môžeme stavať aj k starému mostu.	+2

C1 Zlepšovanie prístupnosti a dostupnosti územia chôdzou

C1.2 Realizácia podchodu na križovatke ul. Legionárska a Električná

Existujúce bariéry v priestore, ktoré znemožňujú dosiahnutie cieľa najkratšou cestou, sú odstraňované a zároveň sa predchádza vzniku nových v rámci realizácie projektov PUM. Plánovanie zmien v území sa musí diať s ohľadom na potreby prístupnosti pre pešiu dopravu a využívať poznatky o prirodzenom, intuitívnom pohybu peších v mestskom teréne. Prepojenia, skratky, priechody, premostenie a v nevyhnutných prípadoch tiež podchody sú dôležité z hľadiska väzieb, či už medzi jednotlivými mestskými časťami navzájom, alebo medzi nimi a centrom mesta. Úprava komunikácií pre peších je prioritizovaná na základe dát zo sčítaní intenzít chodcov na vybraných profiloch, alebo predpokladaných intenzitách na základe rozvoja územia. Cestičky podporujú do istej miery existujúci tzv. **fused grid princíp** prepojenia komunikácií v meste – prepojenie pravidelnej mriežky ulíc príjemnými, zelenými, estetickými a bezpečnými pešími a pešími/cyklo cestičkami, pre-pájajúcimi tiež miestne biocentrá alebo rekreačné plochy.

Fused grid a príbuzné podoby vedenia dopravy (zahŕňajúce modálnu filtráciu-selektívne zaslepenie, či meandrovanie) preukázateľne vedú ku zvýšenej bezpečnosti (nižšej nehodovosti), najmä pri väčších dĺžkach úsekov (rozlohách zón), vzhľadom ku nižším rýchlostiam a vyššej obozretnosti.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Podchod/podjazd nadväzuje na zriadenie TIOP Biskupická (elektrifikáciu a posilnenie liniek na trati č. 143 – „Mestskej električky“)
- Bezbariérový podchod/podjazd umožňuje plynulé prekonanie bariéry ulíc, za predpokladu maximalizácie priamosti a pocitu bezpečnosti (šírky, osvetlenia atď.)

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti premávky.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Možno uvažovať len s nepriamym vplyvom na zníženie produkcie emisií z dopravy, ktorá bude nahradená využívaním podchodu chodcami.	0 až +1
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením mierne zvýšiť.	+1
Ovzdušie a klíma	Celkovo možno konštatovať, že v nadväznosti na vytvorenie podmienok pre využívanie chodníkov a bicyklov dôjde k zlepšeniu imisnej situácie.	0 až +1
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné aj keď ku zásahu do horninového prostredia dôjde.	0 až -1
Materiálne zdroje	Okrem tvorby odpadov a využívania určitého množstva surovín a iných stavebných materiálov sa v tejto oblasti neočakávajú iné vplyvy.	0

Ochrana vôd	Vplyvy na vody budú minimálne; môžu vzniknúť nároky na odvedenie podzemných vôd a vo všeobecnosti zrážkových vôd.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu nebudú významnejšieho charakteru.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné.	0

C1 Zlepšovanie prístupnosti a dostupnosti územia chôdzou

C1.3 Revitalizácia ulíc v širšom centre mesta

C1.3.1 Realizácia pešej zóny ulice Hviezdoslavova a pešieho a cyklistického prístupu do zóny

C1.3.2 Revitalizácia ulice Soblahovská

C1.3.3 Revitalizácia mestskej triedy bulváru M. Rázusa

C1.3.4 Revitalizácia ulice J. Branekého

C1.3.5 Revitalizácia mestskej triedy M.R. Štefánika

Existujúce bariéry v priestore, ktoré znemožňujú dosiahnutie cieľa najkratšou cestou, sú odstraňované a zároveň sa predchádza vzniku nových v rámci realizácie projektov PUM. Plánovanie zmien v území sa musí diať s ohľadom na potreby prístupnosti pre pešiu dopravu a využívať poznatky o prirodzenom, intuitívnom pohybu peších v mestskom teréne. Prepojenia, skratky, priechody, premostenie a v nevyhnutných prípadoch tiež podchody sú dôležité z hľadiska väzieb, či už medzi jednotlivými mestskými časťami navzájom, alebo medzi nimi a centrom mesta. Úprava komunikácií pre peších je prioritizovaná na základe dát zo sčítaní intenzít chodcov na vybraných profiloch, alebo predpokladaných intenzitách na základe rozvoja územia. Cestičky podporujú do istej miery existujúci tzv. **fused grid princíp** prepojenia komunikácií v meste – prepojenie pravidelnej mriežky ulíc príjemnými, zelenými, estetickými a bezpečnými pešími a pešími/cyklo cestičkami, prepájajúcimi tiež miestne biocentrá alebo rekreačné plochy.

Fused grid a príbuzné podoby vedenia dopravy (zahŕňajúce modálnu filtráciu-selektívne zaslepenie, či meandrovanie) preukázateľne vedú ku zvýšenej bezpečnosti (nižšej nehodovosti), najmä pri väčších dĺžkach úsekov (rozlohách zón), vzhľadom ku nižším rýchlostiam a vyššej obozretnosti.

Pozitíva navrhovaných opatrení:

- Po realizácii preložky cesty I/61 je možné výrazne upokojiť široké centrum mesta, ktoré je v súčasnosti preťažené koridormi krajských ciest bez technicky realizovateľnej možnosti výraznejšieho upokojenia.
- Revitalizácia pešej zóny ulice Hviezdoslavova a pešieho a cyklistického prístupu do zóny.
- Revitalizácia ulice Soblahovská a priestoru pri kruhovom objazde Legionárska z dopravného hľadiska podporuje bezpečné vedenie cyklo dopravy, kríženie peších cestičiek a nedopravnú funkciu s výraznejšou revitalizáciou križovatky Soblahovská-Legionárska a okolia ako mestského námestia.
- Revitalizácia mestskej triedy-bulváru M. Rázusa
- Revitalizácia ulice J. Branekého redukuje stiesnené podmienky vyťaženého dopravného koridoru a vytvára upokojenejšiu a atraktívnu „bránu“ do historického jadra mesta.
- Revitalizácia Nám. sv. Anny a Gen. M. R. Štefánika

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti premávky.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Možno uvažovať len s nepriamym vplyvom na zníženie produkcie emisií z dopravy.	+2
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením značne zvýšiť.	+2
Ovzdušie a klíma	Celkovo možno konštatovať, že v nadväznosti na revitalizáciu ulíc dôjde k zlepšeniu	+2

	imisej situácie.	
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné.	0
Materiálne zdroje	Okrem tvorby odpadov a využívania určitého množstva surovín a iných stavebných materiálov sa v tejto oblasti neočakávajú iné vplyvy. Dôjde k šetreniu s palivami.	+1
Ochrana vôd	Vplyvy na vody budú minimálne; môžu vzniknúť nároky na odvedenie podzemných vôd a vo všeobecnosti zrážkových vôd.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu budú významne pozitívneho charakteru a sú predpoklady vnieť do urbanizovanej krajiny viac zelene a pestrosti. .	+2
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody nie sú v tomto prípade relevantné. Budú však vytvorené predpoklady pre podporu biodiverzity.	+2
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné.	0

C1 Zlepšovanie priestupnosti a dostupnosti územia chôdzou

C1.4 Rekonštrukcia Starého cestného mosta s ohľadom na priestor a vybavenie pre chôdzu a napojenie cyklistických trás

Existujúce bariéry v priestore, ktoré znemožňujú dosiahnutie cieľa najkratšou cestou, sú odstraňované a zároveň sa predchádza vzniku nových v rámci realizácie projektov PUM. Plánovanie zmien v území sa musí diať s ohľadom na potreby priestupnosti pre pešiu dopravu a využívať poznatky o prirodzenom, intuitívnom pohybu peších v mestskom teréne. Prepojenia, skratky, priechody, premostenie a v nevyhnutných prípadoch tiež podchody sú dôležité z hľadiska väzieb, či už medzi jednotlivými mestskými časťami navzájom, alebo medzi nimi a centrom mesta. Úprava komunikácií pre peších je prioritizovaná na základe dát zo sčítaní intenzít chodcov na vybraných profiloch, alebo predpokladaných intenzitách na základe rozvoja územia. Cestičky podporujú do istej miery existujúci tzv. **fused grid princíp** prepojenia komunikácií v meste – prepojenie pravidelnej mriežky ulíc príjemnými, zelenými, estetickými a bezpečnými pešími a pešími/cyklo cestičkami, prepájajúcimi tiež miestne biocentrá alebo rekreačné plochy.

Fused grid a príbuzné podoby vedenia dopravy (zahŕňajúce modálnu filtráciu-selektívne zaslepenie, či meandrovanie) preukázateľne vedú ku zvýšenej bezpečnosti (nižšej nehodovosti), najmä pri väčších dĺžkach úsekov (rozlohách zón), vzhľadom ku nižším rýchlostiam a vyššej obozretnosti.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Rekonštrukcia Starého cestného mosta s dôrazom na priestor pre peších, cyklistov, mobiliár a bezbariérové napojenie na cyklomagistrálu a lokálne centrá na oboch stranách Váhu.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Predpokladá sa priamy vplyv na bezpečnosť premávky.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Možno uvažovať len s nepriamym vplyvom na zníženie produkcie emisií z dopravy, ktorá bude nahradená využívaním chodníkov a bicyklov.	+1
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením mierne zvýšiť.	+1
Ovzdušie a klíma	Celkovo možno konštatovať, že v nadväznosti na vytvorenie podmienok pre využívanie chodníkov a bicyklov dôjde k zlepšeniu imisej situácie.	+2
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné. Nejaké zábery pod výstavbu chodníkov ako aj ich napojenia na Starý železničný most nie je možné vylúčiť. Podobne si opatrenie vyžiada vybudovanie podjazdov a podchodov popod aktuálnu železničnú trať čo bude tiež vyžadovať zásah do horninového prostredia.	-1
Materiálne zdroje	Dôjde k istej úspore palív. Vzhľadom na náročnosť opatrenia je predpoklad značnej tvorby odpadov a využívania množstva surovín a iných stavebných materiálov.	-1
Ochrana vôd	Vplyvy na vody, v tomto prípade na rieku Váh nie je možné vylúčiť. Bude to závisieť na rozsahu rekonštrukčných prác a na tom či sa pri nich bude zasahovať do vodného toku alebo či sa práce budú realizovať len na vrchnej konštrukcii mosta. .	-1

Krajina	Podobne ako pri vode, bude miera vplyvov závisieť od rozsahu prác a hlavne či tie zasiahnu aj do brehových porastov.	-1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody nie sú v tomto prípade relevantné. Otázka biodiverzity úzko súvisí s uvádzanými brehovými porastmi.	-1
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú v tomto prípade relevantné, hlavne vo väzbe na skľudnenie historického jadra. Navyše sa ako k technickej pamiatke môžeme stavať aj k starému mostu.	+2

C2 Upokojené zóny, charakterom naviazané na urbanistické členenie mesta

C2.1 Obytné zóny a Zóny 30

C2.2 Živé a zdravé ulice (woonerf)

C2.3 Revitalizácia lokálnych centier

C2.4 „Superbloky“

Opatrenie je v súlade s princípmi a regulatívmi umiestnenia občianskeho vybavenia v jednotlivých mestských lokalitách („usmerňovať lokalizáciu občianskeho vybavenia hierarchicky do jednotlivých centier vybavenia a na rozvojové osi spájajúce tieto centrá, resp. na hlavné rozvojové osi mesta -Bratislavská, Legionárska, Soblahovská, M.R.Štefánika, cesta II/507“). Opatrenie navrhuje rozšírenie týchto princípov do ďalších centier MČ, s cieľom podporiť pešiu dostupnosť OV aj v zástavbe vidieckeho charakteru (MČ Istebník, Orechové, Záblatie, Zlatovce-ul. Zlatovská). Upokojuvanie dopravy na obslužných komunikáciách v rámci rezidenčnej zástavby vedie ku (bez ohľadu na veľkosť mesta) preukázanému podstatnému zvyšovaniu bezpečnosti chodcov, detí a seniorov - vďaka nižšej rýchlosti sa prudko znižujú následky nehôd. Zároveň znižuje množstvo tranzitnej dopravy v obytných štvrtiach (typicky nebezpečné obchádzanie hlavných ciest v prípade zápch). Tým klesajú pre zdravie a životné prostredie škodlivé emisie z dopravy, zvyšuje sa kvalita života miestnych obyvateľov, znižuje strach z chôdze a jazdy na bicykli; podporuje sa susedský život a umožňuje sa rozvoj verejného priestoru vďaka nižším nárokom dopravy na priestor pri nižších rýchlostiach. Upokojuvanie dopravy by malo byť postupne realizované plošne v rámci obytných častí na území celého mesta a podporené dostatočným informovaním a podpornými riešeniami priestoru. Na komunikáciách s vyšším dopravným významom sú aplikované Zóny 30, u ktorých sa predpokladá opatrný spôsob jazdy, ktorý môže byť ešte doplnený stavebnými prvkami (prahy, šikany, zúženia, zvýšené, materiálovo odlišené plochy križovatiek, a pod.). Pri obytných zónach (20 km/h) dochádza ku zjednoteniu výšok chodníkov a vozoviek na jednotnú úroveň. Vzniká tak spoločná plocha pre všetky dopravné módy, čo vyžaduje maximálnu ohľaduplnosť zo strany vodičov a vodičiek voči zraniteľným účastníkom premávky.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- na území obytných štvrtí sú plánované podľa možností plošne podľa urbanistického charakteru zóny a špecifických urbanistických štúdií.
- Realizácia ulíc typu woonerf (živých ulíc) na základe participácie obyvateľov (miestni obyvatelia navrhujú a konzultujú upokojené zóny a ich urbanistické a dopravné riešenie) a urbanistických štúdií s cieľom zvýšiť atraktivitu, spokojnosť zdravie a bezpečnosť miestnych obyvateľov (dobrým urbanistickým manuálom je napr. publikácia M. Biddulph. 2001. Home zones: A planning and Design Handbook, na Slovensku zatiaľ neexistujú samostatné technické podmienky pre navrhovanie obytných zón, sú však všeobecne súčasťou predpisu č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke v § 59 - Osobitné ustanovenia o cestnej premávke v bytnej zóne, pešej zóne a školskej zóne).
- Transformácia lokálnych centier miestnych častí reaguje na narušenie urbanistickej štruktúry najmä vo vidieckej zástavbe zvyšujúcimi sa nárokmi dopravných stavieb, najmä tranzitnej dopravy. Cieľom opatrenia je ochrana spoločenskej, kultúrnej, príp. obchodnej funkcie historických jadier obcí (tzv. „návsí“ – obecných námestí) upokojením dopravy a ochranou priestoru pre tieto funkcie. V lokálnych centrách urbanizovaného charakteru sú tieto centrá výraznejšie upokojené, podľa možností až s úplným vylúčením tranzitnej motorovej dopravy (jej odvedením na lokálne obchvaty alebo preložky), prípadne s riešením v zmiešanom režime s prioritou pobytových funkcií a s dobrým napojením kapacitných peších a

<p>cyklistických trás z okolitého územia.</p> <ul style="list-style-type: none"> – revitalizácia ulice Palackého na pešiu zónu s povoleným vjazdom cyklistov a MHD a zúžením fondu parkovania pre zachovanie nutnej bezbariérovosti a dostupnosti. – Pre zástavbu určitého charakteru (viacpodlažná zástavba, ohraničujúca polouzavreté vnútrobloky) je vhodné zavedenie, alebo rozšírenie tzv. „superblokov“, ktoré na území Trenčína do určitej miery existujú (napr. územie Jána Hollého-Duklianskych hrdinov). Pre toto riešenie sú vhodné v lokalitách sídlisk Dlhé hony, Sihoť či Zlatovce, avšak na základe iniciatívy miestnych obyvateľov (viď. kapitola participácia). Riešenie vymiestňuje všetku dopravu na okraj celku s nanajvýš selektívnym povolením vjazdu pre vozidlá rezidentov a obsluhu, avšak s prioritou zriaďovania parkovacích bodov na ich okraji. Opatrenie je taktiež synergické s podporou bezpečných peších prepojení, rozvoja mestskej zelene a zdieľanej mobility. 		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Ukľudnením dopravy dôjde k zníženiu hlukovej záťaže a rozloženiu emisnej záťaže.	+2
Komfort bývania	Dôjde k podstatne lepšiemu komfortu bývania hlavne v lokalitách, ktorých sa opatrenia budú týkať.	+2
Ovzdušie a klíma	V dotknutých lokalitách dôjde ku zlepšeniu imisnej situácie a v nadväznosti na skvalitnenie verejných priestranstiev s predpokladom zníženia výmer spevnených priestorov aj ku znižovaniu dopadov klimatických zmien.	+1
Pôda a horninové prostredie	V súvislosti s opatreniami by mohlo dôjsť k zväčšeniu výmer plôch s parkovými úpravami a zeleňou pričom zásahy do horninového prostredia by mali byť minimálne.	+1
Materiálne zdroje	Opatrenia nebudú mať významnejší dopad na materiálne zdroje. Šetrenie palivami.	+1
Ochrana vôd	Ochrana vôd by mala zostať minimálne zachovaná pričom odtokové pomery v území by sa mali v značnej miere vylepšiť.	+1
Krajina	Úpravou urbanizovaného územia, zväčšením parkových a zelených plôch dôjde k podstatnému vylepšeniu krajinného prostredia čo bude mať dopad aj zvýšenie krajinnoeologickej stability celého krajského mesta.	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Opatrenia však môžu mať významný vplyv na biodiverzitu v území.	+1
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality možno považovať za mierne pozitívne.	0

C3 Zelené koridory (greenways) a mestská zeleň

C3.a Mestotvorné vegetačné prvky na peších trasách (uliciach), doplnková a ochranná zeleň

C3.b Realizácia opatrení modro-zelenej infraštruktúry zo SAMTKZ

Greenways sú príjemné mestské cesty s dominanciou ochrannej a estetickej zelene, ktoré zároveň naplňujú ekologické funkcie.

Aj ozelenenie mesta v menšej miere rozmanitou výsadbou (vrátane napr. zelených striech a fasád domov, zelených múrov, zazelenených pletív a pod.) má mnoho funkcií - od ochladzovania mesta a znižovanie dopadu klimatických zmien cez zachytávanie emisií z dopravy po estetickú až zriedkavo poľnohospodársku funkciu. Dôležitá je jednak kvalitná starostlivosť o väčšie, centralizované plochy zelene, ako je napr. Park MR Štefánika či lesopark Brezina, ale pre mikroklimu jednotlivých mestských častí je vhodná tiež výsadba v okolí hlavných komunikácií aj v dopravne upokojených rezidenčných štvrtiach a vznik nových či rekonštrukcie a rozšírenie existujúcich menších parkov.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Zelené koridory, tzv. greenways, podporujú aktívnu turistiku a rekreáciu miestnych obyvateľov, v prípade Trenčína je takým koridorom hrádza Váhu, ktorá má v tomto smere ďalší potenciál rozvoja a jej ko-

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
	nektory. Cyklotrasa pozdĺž rieky je využiteľná nielen na účely oddychu a športu, ale účelne slúži tiež ako zberná komunikácia z okolitých obcí na každodenné dochádzky do práce či do školy na bicykli.	
Bezpečnosť	Realizácia opatrení môže mať pozitívny dopad aj na bezpečnosť premávky ale nie je to primárnym cieľom opatrení.	0 až +1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	V úplnom kontexte opatrení sa jedná o jedno z najvýznamnejších aj keď nie priamych opatrení na ochranu obyvateľstva.	+1
Komfort bývania	Z pohľadu komfortu obyvateľstva sa jedná o veľmi dôležité opatrenie s rozhodujúcim významom pre fyzické i psychické zdravie občanov mesta.	+2
Ovzdušie a klíma	Aj keď opatrenie rieši produkciu emisií len nepriamo, jeho význam spočíva predovšetkým vo vytváraní podmienok pre riešenie klimatických zmien.	+2
Pôda a horninové prostredie	V súvislosti s opatreniami by mohlo dôjsť k zväčšeniu výmer plôch s parkovými úpravami a zeleňou pričom zásahy do horninového prostredia by mali byť minimálne.	+1
Materiálne zdroje	Opatrenia nebudú mať významnejší dopad na materiálne zdroje. Šetrenie palivami.	+1
Ochrana vôd	Ochrana vôd by mala zostať minimálne zachovaná pričom odtokové pomery v území a celková vodná bilancia v priestore mesta by sa mali v značnej miere vylepšiť.	+2
Krajina	Úpravou urbanizovaného územia, zväčšením a skvalitnením parkových a zelených plôch dôjde k podstatnému vylepšeniu krajinného prostredia čo bude mať dopad aj zvýšenie krajinnoekologickej stability celého krajského mesta.	+2
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Opatrenia však budú mať významný vplyv na biodiverzitu v území.	+2
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality možno považovať za mierne pozitívne.	0 až +1

C3 Zelené koridory (greenways) a mestská zeleň

C3.2 Realizácia peších a cyklistických trás podporujúca dostupnosť zelených a modrých plôch

Greenways sú príjemné mestské cesty s dominanciou ochrannej a estetickú zelene, ktoré zároveň naplňujú ekologické funkcie.

Aj ozelenenie mesta v menšej miere rozmanitou výsadbou (vrátane napr. zelených striech a fasád domov, zelených múrov, zazelenených pletív a pod.) má mnoho funkcií - od ochladzovania mesta a znižovanie dopadu klimatických zmien cez zachytávanie emisií z dopravy po estetickú až zriedkavo poľnohospodársku funkciu. Dôležitá je jednak kvalitná starostlivosť o väčšie, centralizované plochy zelene, ako je napr. Park MR Štefánika či lesopark Brezina, ale pre mikroklimu jednotlivých mestských častí je vhodná tiež výsadba v okolí hlavných komunikácií aj v dopravne upokojených rezidenčných štvrtiach a vznik nových či rekonštrukcie a rozšírenie existujúcich menších parkov.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Zelené koridory, tzv. greenways, podporujú aktívnu turistiku a rekreáciu miestnych obyvateľov, v prípade Trenčína je takým koridorom hrádza Váhu, ktorá má v tomto smere ďalší potenciál rozvoja a jej konektory. Cyklotrasa pozdĺž rieky je využiteľná nielen na účely oddychu a športu, ale účelne slúži tiež ako zberná komunikácia z okolitých obcí na každodenné dochádzky do práce či do školy na bicykli.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia opatrení môže mať pozitívny dopad aj na bezpečnosť premávky ale nie je to primárnym cieľom opatrení.	0 až +1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Vytváraním podmienok pre peších a cyklistov sa zároveň vytvárajú podmienky pre znižovanie počtu vozidiel na cestách. Je možné uvažovať s pozitívnymi vplyvmi na obyvateľstvo, ktoré budú postupne gradovať.	+1
Komfort bývania	Z pohľadu komfortu obyvateľstva sa jedná o veľmi dôležité opatrenie so značným	+1

	významom pre fyzické i psychické zdravie občanov mesta využívajúcich trasy pre cyklistov a peších.	
Ovzdušie a klíma	Aj keď opatrenie rieši produkciu emisií a prevenciu voči klimatickým zmenám len nepriamo.	+1
Pôda a horninové prostredie	V súvislosti s opatreniami by mohlo dôjsť k záberom pôd pod nové trasy ale zásahy do horninového prostredia by mali byť minimálne.	0 až -1
Materiálne zdroje	Opatrenia nebudú mať významnejší dopad na materiálne zdroje. Úspora palív.	+1
Ochrana vôd	Ochrana vôd nebude opatrením ovplyvnená ani pozitívne ani negatívne.	0
Krajina	Nové trasy pre cyklistov a pre peších nebudú negatívnym zásahom do krajiny, pokiaľ sa budú zohľadňovať všetky prvky ÚSES a príjmu sa náležite opatrenia na ich ochranu.	-1 až +1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Opatrenia bude potrebné navrhnuť tak, aby výstavba trás nebola v kolízii s cennejšími lokalitami biotopov či druhov fauny a flóry.	-1 až +1
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality možno považovať za takmer nulové..	0

C3 Zelené koridory (greenways) a mestská zeleň

C3.3 Rozvoj Vážskej cyklotrasy a jej konektorov, prepájajúcich brehy mesta v rámci mesta

C3.3.1 Zelený koridor Zelený most - Bratislavská

Greenways sú príjemné mestské cesty s dominanciou ochrannej a estetickú zelene, ktoré zároveň naplňujú ekologické funkcie.

Aj ozelenenie mesta v menšej miere rozmanitou výsadbou (vrátane napr. zelených striech a fasád domov, zelených múrov, zazelenených pletív a pod.) má mnoho funkcií - od ochladzovania mesta a znižovanie dopadu klimatických zmien cez zachytávanie emisií z dopravy po estetickú až zriedkavo poľnohospodársku funkciu. Dôležitá je jednak kvalitná starostlivosť o väčšie, centralizované plochy zelene, ako je napr. Park MR Štefánika či lesopark Brezina, ale pre mikroklimu jednotlivých mestských častí je vhodná tiež výsadba v okolí hlavných komunikácií aj v dopravne upokojených rezidenčných štvrtiach a vznik nových či rekonštrukcie a rozšírenie existujúcich menších parkov.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Zelené koridory, tzv. greenways, podporujú aktívnu turistiku a rekreáciu miestnych obyvateľov, v prípade Trenčína je takým koridorom hrádza Váhu, ktorá má v tomto smere ďalší potenciál rozvoja a jej konektory. Cyklotrasa pozdĺž rieky je využiteľná nielen na účely oddychu a športu, ale účelne slúži tiež ako zberná komunikácia z okolitých obcí na každodenné dochádzky do práce či do školy na bicykli.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektov prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva, zníženie hlukovej a emisnej záťaže.	+2
Komfort bývania	Podpora cyklo dopravy znižuje dopravnú, hlukovú a emisnej záťaž územia a tým zlepšuje aj komfort bývania.	+2
Ovzdušie a klíma	Prevláda pozitívny efekt.	+2
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektov si nevyžiada trvalý záber PF (do lesných pozemkov sa nebude zasahovať). Záber sa nepredpokladá aj na plochách najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek uvedenú v prílohe č.2 k nariadeniu vlády č. 58/2013 Z.z. Projekt je navrhovaný mimo svahové deformácie.	0
Materiálne zdroje	Využitie ostatných prírodných zdrojov bude primerané realizácii projektu. Úspora na palivách.	+1

Ochrana vôd	Projekt zasahuje do OP VZ Sihoť – vonkajšie, OP VZ Soblahovská – vonkajšie. Počas výstavby bude potrebné dodržiavať opatrenia na ochranu podzemných vôd. Za podmienky dodržania opatrení nie je predpoklad ohrozenia ich kvality.	0
Krajina	Projekt je v kontakte s NRBk rieka Váh. Počas prevádzky cyklotrás nie je predpoklad narušenia funkcie NRBk.	-1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany.	0
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva sa nachádzajú mimo navrhovanej trasy.	0

C3 Zelené koridory (greenways) a mestská zeleň

C3.4 Podpora rekreačného napojenia na lesopark Brezina

Greenways sú príjemné mestské cesty s dominanciou ochrannej a estetickú zelene, ktoré zároveň naplňujú ekologické funkcie.

Aj ozelenenie mesta v menšej miere rozmanitou výsadbou (vrátane napr. zelených striech a fasád domov, zelených múrov, zazelenených pletív a pod.) má mnoho funkcií - od ochladzovania mesta a znižovanie dopadu klimatických zmien cez zachytávanie emisií z dopravy po estetickú až zriedkavo poľnohospodársku funkciu. Dôležitá je jednak kvalitná starostlivosť o väčšie, centralizované plochy zelene, ako je napr. Park MR Štefánika či lesopark Brezina, ale pre mikroklimu jednotlivých mestských častí je vhodná tiež výsadba v okolí hlavných komunikácií aj v dopravne upokojených rezidenčných štvrtiach a vznik nových či rekonštrukcie a rozšírenie existujúcich menších parkov.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Zelené koridory, tzv. greenways, podporujú aktívnu turistiku a rekreáciu miestnych obyvateľov, v prípade Trenčína je takým koridorom hrádza Váhu, ktorá má v tomto smere ďalší potenciál rozvoja a jej konektory. Cyklotrasa pozdĺž rieky je využiteľná nielen na účely oddychu a športu, ale účelne slúži tiež ako zberná komunikácia z okolitých obcí na každodenné dochádzky do práce či do školy na bicykli.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Bezpečnosť premávky nie je primárnym cieľom opatrenia.	0
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Hlavný zdravotný efekt pre obyvateľstvo spočíva v rekreačno-športovom využití lesného priestoru.	+1
Komfort bývania	Z pohľadu komfortu obyvateľstva sa jedná o veľmi dôležité opatrenie so značným významom pre fyzické i psychické zdravie občanov mesta využívajúcich lesopark na oddych.	+2
Ovzdušie a klíma	Podpora lesoparku je zároveň podpora prevencie voči klimatickým zmenám.	+2
Pôda a horninové prostredie	V súvislosti s opatreniami by mohlo dôjsť k záberom pôd pod nové napojenie s tým, že zásahy do horninového prostredia by mali byť minimálne.	-1
Materiálne zdroje	Opatrenia nebudú mať významnejší dopad na materiálne zdroje.	0
Ochrana vôd	Ochrana vôd nebude opatrením ovplyvnená ani pozitívne ani negatívne. Podporou lesoparku, jeho udržiavaním a skvalitňovaním sa odporuje aj jeho vodozadržna funkcia. Lesopark je súčasťou CHVO, z čoho vyplýva potreba prijatia výrazných opatrení na ochranu vodohospodárskych záujmov.	0 až -1
Krajina	Nové trasy pre cyklistov a pre peších nebudú negatívnym zásahom do krajiny, pokiaľ sa budú zohľadňovať všetky krajinné prvky tvoriace toto lokálne biocentrum a príjmu sa náležité opatrenia na ich ochranu.	0 až -1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Opatrenia bude potrebné navrhnuť tak, aby výstavba trás nebola v kolízii s cennejšími lokalitami biotopov či druhov fauny a flóry.	0 až -1
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne	0

	vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality možno považovať za takmer nulové..	0

C3 Zelené koridory (greenways) a mestská zeleň

C3.5 Posúdenie intenzívnejšej výsadby stromov pozdĺž úsekov cyklistických trás

Greenways sú príjemné mestské cesty s dominanciou ochrannej a estetickú zelene, ktoré zároveň naplňujú ekologické funkcie.

Aj ozelenenie mesta v menšej miere rozmanitou výsadbou (vrátane napr. zelených striech a fasád domov, zelených múrov, zazelenených plotov a pod.) má mnoho funkcií - od ochladzovania mesta a znižovanie dopadu klimatických zmien cez zachytávanie emisií z dopravy po estetickú až zriedkavo poľnohospodársku funkciu. Dôležitá je jednak kvalitná starostlivosť o väčšie, centralizované plochy zelene, ako je napr. Park MR Štefánika či lesopark Brezina, ale pre mikroklimu jednotlivých mestských častí je vhodná tiež výsadba v okolí hlavných komunikácií aj v dopravne upokojených rezidenčných štvrtiach a vznik nových či rekonštrukcie a rozšírenie existujúcich menších parkov.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Zelené koridory, tzv. greenways, podporujú aktívnu turistiku a rekreáciu miestnych obyvateľov, v prípade Trenčína je takým koridorom hrádza Váhu, ktorá má v tomto smere ďalší potenciál rozvoja a jej konektory. Cyklotrasa pozdĺž rieky je využiteľná nielen na účely oddychu a športu, ale účelne slúži tiež ako zberná komunikácia z okolitých obcí na každodenné dochádzky do práce či do školy na bicykli.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Bezpečnosť premávky nie je primárnym cieľom opatrenia.	0
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Hlavný zdravotný efekt pre obyvateľstvo spočíva v rekreačno-športovom využití cyklistických trás s možnosťou využitia drevín v ich okolí.	+1
Komfort bývania	Z pohľadu komfortu obyvateľstva sa jedná o veľmi dôležité opatrenie so značným významom pre fyzické i psychické zdravie občanov mesta využívajúcich cyklistické trasy.	+1
Ovzdušie a klíma	Podpora výsadby drevín je zároveň podpora prevencie voči klimatickým zmenám.	+1
Pôda a horninové prostredie	Výsadba drevín predstavuje pozitívny vplyv pre pôdu.	+1
Materiálne zdroje	Opatrenia nebudú mať významnejší dopad na materiálne zdroje.	0
Ochrana vôd	Ochrana vôd bude opatrením ovplyvnená len pozitívne.	0
Krajina	Výsadba drevín bude pozitívnym zásahom do krajiny pokiaľ sa budú zohľadňovať vzťah ku všetkým krajinným prvkom.	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Výsadbu bude potrebné navrhnuť tak, aby bola v súlade s prirodzenou vegetáciou danej lokality.	0 až +1
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality možno považovať za takmer nulové..	0

C4 Kompletné ulice a univerzálny design

C4.1 Podpora úprav súčasnej a budúcej pešej infraštruktúry a verejných budov do bezbariérového prevedenia

C4.1.1 Odstraňovanie bariér a dopĺňanie osvetlenia v teréne lesoparku Brezina

"Neúplné ulice" sú ulice, ktoré nie sú dostupné alebo bezpečné pre niektoré skupiny užívateľov - obsahujú bariéry, nebezpečné alebo škodlivé prvky – majú poškodené povrchy, sú príliš úzke alebo miestami zúžené, nútia nebezpečne vstupovať do vozovky, alebo majú zlé rozhlady. Apel na bezbariérovosť verejného priestoru vychádza z prirodzených potrieb zdravotne znevýhodnených osôb preto, aby boli odstraňované prekážky a predchádzalo sa vzniku nových prekážok, ktoré vedú k prehľbovaniu nerovností v dostupnosti mesta a mobilite obyvateľov. V konečnom dôsledku však bezbariérové úpravy prispievajú k pohodlnému pohybu a bezpečnosti všetkým – seniorom so zhoršenou pohyblivosťou, deťom v sprievode alebo bez sprievodu rodičov. Cieľom opatrenia je predovšetkým úprava povrchov chodníkov, ich rozšírenie na normovanú šírku, zníženie obrubníkov, odstránenie schodov a schodíkov, vytvorenie rámp a nájzdov, nahradzovanie podchodov úroveňou alternatívou a ďalšími úpravami sprístupnenie a poľudštenie verejných priestorov, prostriedkov hromadnej dopravy vrátane nástupíšť, služieb, mestských inštitúcií atď. všetkým osobám bez ohľadu na fyzické obmedzenia.

Opatrenie ďalej vychádza z princípu, ktorý v Kanade znázorňuje hnutie "miest 8 80" - pokiaľ sú ulice bezpečné pre ľudí vo veku 8 aj 80 rokov, sú bezpečné, využiteľné a atraktívne pre všetkých. Princípy navrhovania ulíc vychádzajú z jednoduchých zmien, ktoré pozitívne ovplyvňujú bezpečnosť, znižujú rýchlosť, chránia a tvoria priestor pre príjemnejšie zážitky, ktoré definujú život v každom veku - prechádzky, stretávanie, hry, slávnosti.

Aktívne cesty do škôl sú zdravým a spoločenským začiatkom školského dňa. Keďže sú pravidelné, každodenné a po rovnakých trasách, je potrebné im venovať zvláštnu pozornosť a pristúpiť k takým úpravám, ktoré zaisťujú ich bezpečnosť aj bez sprievodu. Cieľom je nielen zníženie nehodovosti, ale aj zvyšovanie samostatnosti detí, tréning orientácie vo svojom meste, budovanie kladného vzťahu k nemotorovým a zdraviu prospešným formám dopravy, ktorý môže pozitívne ovplyvniť dopravné správanie v dospelosti, ale aj znižovanie jazd detí do škôl s rodičmi a zahlcovanie priestoru pred školami IAD (ktoré zase ďalej odradzuje od pešieho dochádzania). Pre identifikáciu a riešenie bezpečných trás je vhodné pristúpiť k spoločnej participácii škôl, rodičov, detí, mestá a ďalších aktérov (napr. prevádzkovateľov MHD) na spracovaní školských plánov mobility.

Okrem zvýšenia informovanosti o riešeniach a bezpečných trasách, zvyšuje participácia škôl, detí a rodičov tiež prijatie opatrení, ktoré potenciálne spomaľujú a obmedzujú automobilovú dopravu v okolí, keďže tieto úpravy sú vo vhodnej podobe prospešné pre výraznú väčšinu detí a ich rodín. Participácia môže dať za vznik spontánnym komunitným riešením ušitým konkrétnej škole na mieru (napr. spoločné cesty / jazdy do škôl). Vo všeobecnej rovine prispievajú k zvýšeniu bezpečnosti v pešej doprave napr. nasledujúce kroky: úpravy funkčnej rýchlosti vozidiel s ohľadom na charakter lokality; úpravy zabezpečenia vyhradených miest pre prechádzanie v lokalitách, kde je vysoké využitie týchto miest, a/alebo vysoká nehodovosť: vyvýšenými prahmi, podsvietením alebo osvetlením prechodov, výstražným značením apod.; zlepšovanie rozhladov a prehľadnosti komunikácií obmedzovaním nevhodného parkovania; zvýšenie bezpečnosti v lokalitách frekventovane využívaných chodcami, avšak s nedostatočnými priestorovými pomermi a možnosťami prechodu s ohľadom na rýchlosť vozidiel. Tu treba doplniť konkrétne k lesoparku Brezina – je to v kopci s množstvom schodov, ktoré treba nahrádzať chodníkmi pre kočíky a cyklotrasami...

Bezbariérové úpravy lesoparku Brezina zahŕňajú odstránenie bariérových koridorov (schodov, nebezpečných a neupravených povrchov) a rozšírenie odpočinkových miest a zavedenie bezpečnejšieho osvetlenia (s ohľadom na citlivý charakter zóny).

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Univerzálny dizajn rozširuje koncept férového mesta o odstraňovanie bariér a narovnávanie podmienok tiež na sociálnej úrovni tak, aby neboli znevýhodnení alebo z verejného života vylúčení ľudia kvôli svojmu genderu, veku, sociálno-ekonomickému zázemiu a pod. Mesto sa tak neplánuje z úzkeho pohľadu jednej skupiny obyvateľov, ale berú sa do úvahy potreby rozmanitej mestskej spoločnosti.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti premávky.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Možno uvažovať len s nepriamym vplyvom na zníženie produkcie emisií z dopravy. Citované opatrenie priamo neovplyvní produkciu emisií ani hluku	0
Komfort bývania	Komfort bývania celkovo a pobytu v lesoparku sa týmto opatrením značne zvýši.	+2
Ovzdušie a klíma	Celkovo možno konštatovať, že v nadväznosti na opatrenie sa situácia v oblasti imisnej situácie nezmení.	0
Pôda a horninové	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie by mali byť skôr pozitívne z dôvodu, že pešie	-1 až +1

prostredie	aktivity sa sústreďia na určené chodníky a trasy a menej do ich okolia. Zároveň budovanie osvetlenia vyvolá dočasne zásahy do terénu.	
Materiálne zdroje	Bude potrebné uvažovať s pravidelnými nákladmi na úhradu elektriny.	-1
Ochrana vôd	Vplyvy na vody budú minimálne.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu budú mať pozitívny charakter nakoľko sa týmto opatrením obmedzí rozptyl ľudí v lesoparku.	+2
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody nie sú v tomto prípade relevantné. Budú však vytvorené predpoklady pre podporu biodiverzity.	+1
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné.	0

C4 Kompletné ulice a univerzálny design

C4.1 Podpora úprav súčasnej a budúcej pešej infraštruktúry a verejných budov do bezbariérového prevedenia

C4.1.2 Vybudovanie pozemnej kabínkovej lanovky (šikmého výtahu)

"Neúplné ulice" sú ulice, ktoré nie sú dostupné alebo bezpečné pre niektoré skupiny užívateľov - obsahujú bariéry, nebezpečné alebo škodlivé prvky – majú poškodené povrchy, sú príliš úzke alebo miestami zúžené, nútia nebezpečne vstupovať do vozovky, alebo majú zlé rozhlady. Apel na bezbariérovosť verejného priestoru vychádza z prirodzených potrieb zdravotne znevýhodnených osôb preto, aby boli odstraňované prekážky a predchádzalo sa vzniku nových prekážok, ktoré vedú k prehĺbovaniu nerovnosti v dostupnosti mesta a mobilite obyvateľov. V konečnom dôsledku však bezbariérové úpravy prispievajú k pohodlnému pohybu a bezpečnosti všetkým – seniorom so zhoršenou pohyblivosťou, deťom v sprievode alebo bez sprievodu rodičov. Cieľom opatrenia je predovšetkým úprava povrchov chodníkov, ich rozšírenie na normovanú šírku, zníženie obrubníkov, odstránenie schodov a schodíkov, vytvorenie rámp a nájazdov, nahradzovanie podchodov úrovňovou alternatívou a ďalšími úpravami sprístupnenie a poľudštenie verejných priestorov, prostriedkov hromadnej dopravy vrátane nástupísk, služieb, mestských inštitúcií atď. všetkým osobám bez ohľadu na fyzické obmedzenia.

Opatrenie ďalej vychádza z princípu, ktorý v Kanade znázorňuje hnutie "miest 8 80" - pokiaľ sú ulice bezpečné pre ľudí vo veku 8 aj 80 rokov, sú bezpečné, využiteľné a atraktívne pre všetkých. Princípy navrhovania ulíc vychádzajú z jednoduchých zmien, ktoré pozitívne ovplyvňujú bezpečnosť, znižujú rýchlosť, chránia a tvoria priestor pre príjemnejšie zážitky, ktoré definujú život v každom veku - prechádzky, stretávanie, hry, slávnosti.

Aktívne cesty do škôl sú zdravým a spoločenským začiatkom školského dňa. Keďže sú pravidelné, každodenné a po rovnakých trasách, je potrebné im venovať zvláštnu pozornosť a prístupíť k takým úpravám, ktoré zaisťujú ich bezpečnosť aj bez sprievodu. Cieľom je nielen zníženie nehodovosti, ale aj zvyšovanie samostatnosti detí, tréning orientácie vo svojom meste, budovanie kladného vzťahu k nemotorovým a zdraviu prospešným formám dopravy, ktorý môže pozitívne ovplyvniť dopravné správanie v dospelosti, ale aj znižovanie jászdetí do škôl s rodičmi a zahlcovanie priestoru pred školami IAD (ktoré zase ďalej odradzujú od pešieho dochádzania). Pre identifikáciu a riešenie bezpečných trás je vhodné prístupíť k spoločnej participácii škôl, rodičov, detí, mestá a ďalších aktérov (napr. prevádzkovateľov MHD) na spracovaní školských plánov mobility.

Okrem zvýšenia informovanosti o riešeniach a bezpečných trasách, zvyšuje participácia škôl, detí a rodičov tiež prijatie opatrení, ktoré potenciálne spomaľujú a obmedzujú automobilovú dopravu v okolí, keďže tieto úpravy sú vo vhodnej podobe prospešné pre výraznú väčšinu detí a ich rodín. Participácia môže dať za vznik spontánnym komunitným riešením ušitým konkrétnej škole na mieru (napr. spoločné cesty / jazdy do škôl). Vo všeobecnej rovine prispievajú k zvýšeniu bezpečnosti v pešej doprave napr. nasledujúce kroky: úpravy funkčnej rýchlosti vozidiel s ohľadom na charakter lokality; úpravy zabezpečenia vyhradených miest pre prechádzanie v lokalitách, kde je vysoké využitie týchto miest, a/alebo vysoká nehodovosť: vyvýšenými prahmi, podsvietením alebo osvetlením prechodov, výstražným značením apod.; zlepšovanie rozhladov a prehľadnosti komunikácií obmedzovaním nevhodného parkovania; zvýšenie bezpečnosti v lokalitách frekventovane využívaných chodcami, avšak s nedostatočnými priestorovými pomermi a možnosťami prechodu s ohľadom na rýchlosť vozidiel.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Z priestoru mestského centra na Brezinu. Opatrenie je súčasťou platného územného plánu v znení ZaD č. 1-3 ako návrhové opatrenie č. D-7 s realizovaním procesu EIA s ohľadom na minimalizáciu zásahov do terénu a zelene a ďalších kompenzačných opatrení.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Opatrenie neprispieje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	0
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Možno očakávať zvýšenie dopravnej záťaže v okolí údolnej stanice. Vlastné zariadenie lanovky je navrhnuté za účelom rekreačno-športového využitia obyvateľstva Trenčína a preto sa predpokladá pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva.	+1
Komfort bývania	Lanovka nepochybne zatriktívni bývanie v Trenčíne zvýšenými možnosťami pobytu v prírode.	+1
Ovzdušie a klíma	Opatrenie nemá dopad na celkovú produkciu emisií a aby sa zabránilo negatívnemu dopadu v súvislosti s klimatickými zmenami v dôsledku výrubov je nevyhnutné realizovať zmierňujúce opatrenia tak ako sú uvedené aj v ZaD 1-3 ÚPN – minimalizovať výrubu, optimalizovať terénne úpravy a realizovať náhradnú výsadbu.	0 až -1
Pôda a horninové prostredie	Realizácia projektu si vyžiada trvalý záber PF s tým, že sa bude zasahovať hlavne do lesných pozemkov. Pri výstavbe lanovky bude treba uvažovať so značnými zásahmi do terénu, v súvislosti s čím bude nevyhnutné prijať zodpovedajúce opatrenia na ochranu vrchnej vrstvy terénu.	-2
Materiálne zdroje	Z pohľadu tohto aspektu bude najdôležitejšia materiálová bilancia výkopov a potreby navážky podkladovej zeminy. S tým súvisí otázka zdrojov, zemníkov a prístupových komunikácií.	-2
Ochrana vôd	Výstavba lanovky síce nebude zasahovať do chránenej vodohospodárskej oblasti, ale uvedené bude potrebné v rámci procesu EIA podrobne vyhodnotiť a prijať adekvátne opatrenia.	0 až -1
Krajina	Vzhľadom na nedostatočnú podrobnosť návrhu pozemnej lanovky a identifikáciu miery zásahu bude potrebné posúdiť vplyvy na prvky ÚSES, migráciu a krajinu ako takú v rámci procesu EIA.	-1 až -2
Ochrana prírody a biodiverzita	Projekt sa v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni ochrany. Aj napriek tomu sa bude potrebné detailne zaoberať zásahmi do územia lesoparku z pohľadu možného ohrozenia chránených biotopov a druhov.	-1 až -2
Natura 2000	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy stavby na predmet ochrany sa nepredpokladajú.	0
Kultúrne dedičstvo	Očakávajú sa pozitívne vplyvy na kultúrno-historické pamiatky. Sprístupnenie hradu spropaguje výrazným spôsobom mesto Trenčín. Otázka potenciálnych archeologických lokalít musí byť konzultovaná s KPÚ resp. s Archeologickým ústavom SAV.	+2

C4 Kompletné ulice a univerzálny design

C4.2 Odstraňovanie prerušení chodníkov na výjazdoch

"Neúplné ulice" sú ulice, ktoré nie sú dostupné alebo bezpečné pre niektoré skupiny užívateľov - obsahujú bariéry, nebezpečné alebo škodlivé prvky – majú poškodené povrchy, sú príliš úzke alebo miestami zúžené, nútia nebezpečne vstupovať do vozovky, alebo majú zlé rozhlady. Apel na bezbariérovosť verejného priestoru vychádza z prirodzených potrieb zdravotne znevýhodnených osôb preto, aby boli odstránené prekážky a predchádzalo sa vzniku nových prekážok, ktoré vedú k prehĺbovaniu nerovnosti v dostupnosti mesta a mobilite obyvateľov. V konečnom dôsledku však bezbariérové úpravy prispievajú k pohodlnému pohybu a bezpečnosti všetkým – seniorom so zhoršenou pohyblivosťou, deťom v sprievode alebo bez sprievodu rodičov. Cieľom opatrenia je predovšetkým úprava povrchov chodníkov, ich rozšírenie na normovanú šírku, zníženie obrubníkov, odstránenie schodov a schodíkov, vytvorenie rámp a nájazdov, nahradzovanie podchodov úrovňovou alternatívou a ďalšími úpravami sprístupnenie a poľudštenie verejných priestorov, prostriedkov hromadnej dopravy vrátane nástupíšť, služieb, mestských inštitúcií atď. všetkým osobám bez ohľadu na fyzické obmedzenia.

Opatrenie ďalej vychádza z princípu, ktorý v Kanade znázorňuje hnutie "miest 8 80" - pokiaľ sú ulice bezpečné pre ľudí vo veku 8 aj 80 rokov, sú bezpečné, využiteľné a atraktívne pre všetkých. Princípy navrhovania ulíc vychádzajú z jednoduchých zmien, ktoré pozitívne ovplyvňujú bezpečnosť, znižujú rýchlosť, chránia a tvoria priestor pre príjemnejšie zážitky, ktoré definujú život v každom veku - prechádzky, stretávanie, hry, slávnosti.

Aktívne cesty do škôl sú zdravým a spoločenským začiatkom školského dňa. Keďže sú pravidelné, každodenné a po rovnakých trasách, je potrebné im venovať zvláštnu pozornosť a pristúpiť k takým úpravám, ktoré zaisťujú ich bezpečnosť aj bez sprievodu. Cieľom je nielen zníženie nehodovosti, ale aj zvyšovanie samostatnosti detí, tréning orientácie vo

svojom meste, budovanie kladného vzťahu k nemotorovým a zdraviu prospešným formám dopravy, ktorý môže pozitívne ovplyvniť dopravné správanie v dospelosti, ale aj znižovanie jazd detí do škôl s rodičmi a zahlcovanie priestoru pred školami IAD (ktoré zase ďalej odradzuje od pešieho dochádzania). Pre identifikáciu a riešenie bezpečných trás je vhodné pristúpiť k spoločnej participácii škôl, rodičov, detí, mestá a ďalších aktérov (napr. prevádzkovateľov MHD) na spracovaní školských plánov mobility.

Okrem zvýšenia informovanosti o riešeníach a bezpečných trasách, zvyšuje participácia škôl, detí a rodičov tiež prijatie opatrení, ktoré potenciálne spomaľujú a obmedzujú automobilovú dopravu v okolí, keďže tieto úpravy sú vo vhodnej podobe prospešné pre výraznú väčšinu detí a ich rodín. Participácia môže dať za vznik spontánnym komunitným riešením ušitým konkrétnej škole na mieru (napr. spoločné cesty / jazdy do škôl). Vo všeobecnej rovine prispievajú k zvýšeniu bezpečnosti v pešej doprave napr. nasledujúce kroky: úpravy funkčnej rýchlosti vozidiel s ohľadom na charakter lokality; úpravy zabezpečenia vyhradených miest pre prechádzanie v lokalitách, kde je vysoké využitie týchto miest, a/alebo vysoká nehodovosť: vyvýšenými prahmi, podsvietením alebo osvetlením prechodov, výstražným značením apod.; zlepšovanie rozhľadov a prehľadnosti komunikácií obmedzovaním nevhodného parkovania; zvýšenie bezpečnosti v lokalitách frekventovane využívaných chodcami, avšak s nedostatočnými priestorovými pomermi a možnosťami prechodu s ohľadom na rýchlosť vozidiel.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Odstránenie prerušení chodníkov na výjazdoch na základe TP 48 (napr. Lidl na ul. Soblahovská, alebo výjazdov z parkovísk a obytných a bytových domov všeobecne), alebo iných prerušení chodníkov (napr. parkovanie na chodníku Dlhé Hony - Lekáreň Soblahovská v spojení s transformáciou pešieho prístupu ku zastávke a kapacity zastávky; chodník na ul. Karpatská, križujúci ul. J. Zemana a pod.).

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti premávky.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Opatrenie nebude mať významnejší dopad na produkciu emisií a hluku z dopravy.	0
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením značne zvýšiť.	+1
Ovzdušie a klíma	Opatrenie neovplyvní významnejšou mierou kvalitu ovzdušia ani klimatické zmeny.	0
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné.	0
Materiálne zdroje	Okrem tvorby odpadov a využívania určitého množstva surovín a iných stavebných materiálov sa v tejto oblasti neočakávajú iné vplyvy.	0
Ochrana vôd	Vplyvy na vody budú minimálne.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu budú minimálne.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné.	0

C4 Kompletné ulice a univerzálny design

C4.3 Rozširovanie priestoru pre chodcov na chodníkoch s malou svetlou šírkou

"Neúplné ulice" sú ulice, ktoré nie sú dostupné alebo bezpečné pre niektoré skupiny užívateľov - obsahujú bariéry, nebezpečné alebo škodlivé prvky - majú poškodené povrchy, sú príliš úzke alebo miestami zúžené, nútia nebezpečne vstupovať do vozovky, alebo majú zlé rozhľady. Apel na bezbariérovosť verejného priestoru vychádza z prirodzených potrieb zdravotne znevýhodnených osôb preto, aby boli odstraňované prekážky a predchádzalo sa vzniku nových prekážok, ktoré vedú k prehľbovaniu nerovností v dostupnosti mesta a mobilite obyvateľov. V konečnom dôsledku však bezbariérové úpravy prispievajú k pohodlnému pohybu a bezpečnosti všetkým - seniorom so zhoršenou pohyblivosťou, deťom v sprievode alebo bez sprievodu rodičov. Cieľom opatrenia je predovšetkým úprava povrchov chodníkov, ich rozšírenie na normovanú šírku, zníženie obrubníkov, odstránenie schodov a schodíkov, vytvorenie rámp a nájazdov, nahradzovanie podchodov úrovňovou alternatívou a ďalšími úpravami sprístupnenie a pofudštenie verejných priestorov, prostriedkov hromadnej dopravy vrátane nástupíšť, služieb, mestských inštitúcií atď. všetkým osobám bez ohľadu na fyzické obmedzenia.

Opatrenie ďalej vychádza z princípu, ktorý v Kanade znázorňuje hnutie "miest 8 80" - pokiaľ sú ulice bezpečné pre ľudí vo veku 8 aj 80 rokov, sú bezpečné, využiteľné a atraktívne pre všetkých. Princípy navrhovania ulíc vychádzajú z

jednoduchých zmien, ktoré pozitívne ovplyvňujú bezpečnosť, znižujú rýchlosť, chránia a tvoria priestor pre príjemnejšie zážitky, ktoré definujú život v každom veku - prechádzky, stretávanie, hry, slávnosti.

Aktívne cesty do škôl sú zdravým a spoločenským začiatkom školského dňa. Keďže sú pravidelné, každodenné a po rovnakých trasách, je potrebné im venovať zvláštnu pozornosť a pristúpiť k takým úpravám, ktoré zaistia ich bezpečnosť aj bez sprievodu. Cieľom je nielen zníženie nehodovosti, ale aj zvyšovanie samostatnosti detí, tréning orientácie vo svojom meste, budovanie kladného vzťahu k nemotorovým a zdravým prospešným formám dopravy, ktorý môže pozitívne ovplyvniť dopravné správanie v dospelosti, ale aj znižovanie jazd detí do škôl s rodičmi a zahlcovanie priestoru pred školami IAD (ktoré zase ďalej odradzuje od pešieho dochádzania). Pre identifikáciu a riešenie bezpečných trás je vhodné pristúpiť k spoločnej participácii škôl, rodičov, detí, mestá a ďalších aktérov (napr. prevádzkovateľov MHD) na spracovaní školských plánov mobility.

Okrem zvýšenia informovanosti o riešeniach a bezpečných trasách, zvyšuje participácia škôl, detí a rodičov tiež prijatie opatrení, ktoré potenciálne spomaľujú a obmedzujú automobilovú dopravu v okolí, keďže tieto úpravy sú vo vhodnej podobe prospešné pre výraznú väčšinu detí a ich rodín. Participácia môže dať za vznik spontánnym komunitným riešením ušitým konkrétnej škole na mieru (napr. spoločné cesty / jazdy do škôl). Vo všeobecnej rovine prispievajú k zvýšeniu bezpečnosti v pešej doprave napr. nasledujúce kroky: úpravy funkčnej rýchlosti vozidiel s ohľadom na charakter lokality; úpravy zabezpečenia vyhradených miest pre prechádzanie v lokalitách, kde je vysoké využitie týchto miest, a/alebo vysoká nehodovosť: vyvýšenými prahmi, podsvietením alebo osvetlením prechodov, výstražným značením apod.; zlepšovanie rozhľadov a prehľadnosti komunikácií obmedzovaním nevhodného parkovania; zvýšenie bezpečnosti v lokalitách frekventovane využívaných chodcami, avšak s nedostatočnými priestorovými pomermi a možnosťami prechodu s ohľadom na rýchlosť vozidiel.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Rozšírenie priestoru pre chodcov na chodníkoch s malou svetlou šírkou; realizácia sprievodných prvkov (mestskej zelene, mobiliáru) s ohľadom na svetlú šírku priechodného koridoru (napr. ulica Družstevná) s rozšírením na úkor cestného priestoru.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti premávky na chodníkoch.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Opatrenie nemá vplyv na zníženie produkcie emisií a hluku z dopravy.	0
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením zvýšiť.	+1
Ovzdušie a klíma	Opatrenie má vplyv na ovzdušie a zmiernenie klimatických zmien len prostredníctvom výsadby drevín.	0 až +1
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné. Napriek tomu môže v niektorých lokalitách dôjsť k záberom pôdy aj keď hlavne z kategórie ostatných pôd.	0 až -1
Materiálne zdroje	Okrem tvorby odpadov a využívania určitého množstva surovín a iných stavebných materiálov sa v tejto oblasti neočakávajú iné vplyvy.	0
Ochrana vôd	Vplyvy na vody budú minimálne; môžu vzniknúť nároky na úpravu okolia chodníkov, aby nedošlo k erózii pôd.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu budú významne pozitívneho charakteru hlavne z dôvodu percepcie urbanistického priestoru a zvýšenia podielu zelene.	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné.	0

C4 Kompletné ulice a univerzálny design**C4.4 Transformácia dopravnej infraštruktúry na Sídlišku Juh**

"Neúplné ulice" sú ulice, ktoré nie sú dostupné alebo bezpečné pre niektoré skupiny užívateľov - obsahujú bariéry, nebezpečné alebo škodlivé prvky – majú poškodené povrchy, sú príliš úzke alebo miestami zúžené, nútia nebezpečne vstupovať do vozovky, alebo majú zlé rozhlady. Apel na bezbariérovosť verejného priestoru vychádza z prirodzených potrieb zdravotne znevýhodnených osôb preto, aby boli odstraňované prekážky a predchádzalo sa vzniku nových prekážok, ktoré vedú k prehľbovaniu nerovností v dostupnosti mesta a mobilite obyvateľov. V konečnom dôsledku však bezbariérové úpravy prispievajú k pohodlnému pohybu a bezpečnosti všetkým – seniorom so zhoršenou pohyblivosťou, deťom v sprievode alebo bez sprievodu rodičov. Cieľom opatrenia je predovšetkým úprava povrchov chodníkov, ich rozšírenie na normovanú šírku, zníženie obrubníkov, odstránenie schodov a schodíkov, vytvorenie rámp a nájazdov, nahradzovanie podchodov úrovňovou alternatívou a ďalšími úpravami sprístupnenie a poľudštenie verejných priestorov, prostriedkov hromadnej dopravy vrátane nástupísk, služieb, mestských inštitúcií atď. všetkým osobám bez ohľadu na fyzické obmedzenia.

Opatrenie ďalej vychádza z princípu, ktorý v Kanade znázorňuje hnutie "miest 8 80" - pokiaľ sú ulice bezpečné pre ľudí vo veku 8 aj 80 rokov, sú bezpečné, využiteľné a atraktívne pre všetkých. Princípy navrhovania ulíc vychádzajú z jednoduchých zmien, ktoré pozitívne ovplyvňujú bezpečnosť, znižujú rýchlosť, chránia a tvoria priestor pre príjemnejšie zážitky, ktoré definujú život v každom veku - prechádzky, stretávanie, hry, slávnosti.

Aktívne cesty do škôl sú zdravým a spoločenským začiatkom školského dňa. Keďže sú pravidelné, každodenné a po rovnakých trasách, je potrebné im venovať zvláštnu pozornosť a pristúpiť k takým úpravám, ktoré zaisťujú ich bezpečnosť aj bez sprievodu. Cieľom je nielen zníženie nehodovosti, ale aj zvyšovanie samostatnosti detí, tréning orientácie vo svojom meste, budovanie kladného vzťahu k nemotorovým a zdraviu prospešným formám dopravy, ktorý môže pozitívne ovplyvniť dopravné správanie v dospelosti, ale aj znižovanie jászdetí do škôl s rodičmi a zahlcovanie priestoru pred školami IAD (ktoré zase ďalej odradzuje od pešieho dochádzania). Pre identifikáciu a riešenie bezpečných trás je vhodné pristúpiť k spoločnej participácii škôl, rodičov, detí, mestá a ďalších aktérov (napr. prevádzkovateľov MHD) na spracovaní školských plánov mobility.

Okrem zvýšenia informovanosti o riešeníach a bezpečných trasách, zvyšuje participácia škôl, detí a rodičov tiež prijatie opatrení, ktoré potenciálne spomaľujú a obmedzujú automobilovú dopravu v okolí, keďže tieto úpravy sú vo vhodnej podobe prospešné pre výraznú väčšinu detí a ich rodín. Participácia môže dať za vznik spontánnym komunitným riešením ušitým konkrétnej škole na mieru (napr. spoločné cesty / jazdy do škôl). Vo všeobecnej rovine prispievajú k zvýšeniu bezpečnosti v pešej doprave napr. nasledujúce kroky: úpravy funkčnej rýchlosti vozidiel s ohľadom na charakter lokality; úpravy zabezpečenia vyhradených miest pre prechádzanie v lokalitách, kde je vysoké využitie týchto miest, a/alebo vysoká nehodovosť: vyvýšenými prahmi, podsvietením alebo osvetlením prechodov, výstražným značením apod.; zlepšovanie rozhladov a prehľadnosti komunikácií obmedzovaním nevhodného parkovania; zvýšenie bezpečnosti v lokalitách frekventovane využívaných chodcami, avšak s nedostatočnými priestorovými pomermi a možnosťami prechodu s ohľadom na rýchlosť vozidiel.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Postupná transformácia dopravnej infraštruktúry na Sídlišku Juh so zameraním na rozlíšenie chodníkov a ciest s riešením úsekov s nebezpečnými stretmi (napr. ul. Lavičková), riešenie zmiešaných ciest s konfliktmi chodcov a automobilov (napr. pokračovanie ul. Lavičková smerom na ul. Mateja Bela), bezbariérové úpravy, chránené križenie chodníkov a ciest s vyznačením prednosti a modálnu filtráciu na chodníkoch s porušovaním zákazov vjazdu

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti premávky.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	S pozitívnym vplyvom možno uvažovať len v prípade obmedzenia vstupu dopravy na upravené zmiešané komunikácie.	0 až +1
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením značne zvýšiť.	+2
Ovzdušie a klíma	Celkovo možno konštatovať, že v nadväznosti na obmedzenie vstupu vozidiel na upravené zmiešané komunikácie by mohlo dôjsť ku zníženiu emisného zaťaženia.	0 až +1
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné. Dôjde k nim v prípade rozširovania predmetných ciest.	0 až -1
Materiálne zdroje	Okrem tvorby odpadov a využívania určitého množstva surovín a iných stavebných materiálov sa v tejto oblasti neočakávajú iné vplyvy.	0
Ochrana vôd	Vplyvy na vody budú minimálne; môžu vzniknúť nároky na odvedenie podzemných vôd a vo všeobecnosti zrážkových vôd.	0 až +1

Krajina	Pri opatreniach brať ohľad na existujúcu zeleň a zasahovať do nej len v nevyhnutných prípadoch. Uvažovať s doplnením zelene.	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody nie sú v tomto prípade relevantné. Budú však vytvorené predpoklady pre podporu biodiverzity.	+2
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné.	0

C4 Kompletné ulice a univerzálny design

C4.5 Rekonštrukcia povrchu chodníkov

C4.7 Systematická rekonštrukcia chodníkov a priechodov pre chodcov

"Neúplné ulice" sú ulice, ktoré nie sú dostupné alebo bezpečné pre niektoré skupiny užívateľov - obsahujú bariéry, nebezpečné alebo škodlivé prvky – majú poškodené povrchy, sú príliš úzke alebo miestami zúžené, nútia nebezpečne vstupovať do vozovky, alebo majú zlé rozhlady. Apel na bezbariérovosť verejného priestoru vychádza z prirodzených potrieb zdravotne znevýhodnených osôb preto, aby boli odstraňované prekážky a predchádzalo sa vzniku nových prekážok, ktoré vedú k prehľbovaniu nerovností v dostupnosti mesta a mobilite obyvateľov. V konečnom dôsledku však bezbariérové úpravy prispievajú k pohodlnému pohybu a bezpečnosti všetkým – seniorom so zhoršenou pohyblivosťou, deťom v sprievode alebo bez sprievodu rodičov. Cieľom opatrenia je predovšetkým úprava povrchov chodníkov, ich rozšírenie na normovanú šírku, zníženie obrubníkov, odstránenie schodov a schodíkov, vytvorenie rámp a nájazdov, nahradzovanie podchodov úrovňovou alternatívou a ďalšími úpravami sprístupnenie a poľudštenie verejných priestorov, prostriedkov hromadnej dopravy vrátane nástupíšť, služieb, mestských inštitúcií atď. všetkým osobám bez ohľadu na fyzické obmedzenia.

Opatrenie ďalej vychádza z princípu, ktorý v Kanade znázorňuje hnutie "miest 8 80" - pokiaľ sú ulice bezpečné pre ľudí vo veku 8 aj 80 rokov, sú bezpečné, využiteľné a atraktívne pre všetkých. Princípy navrhovania ulíc vychádzajú z jednoduchých zmien, ktoré pozitívne ovplyvňujú bezpečnosť, znižujú rýchlosť, chránia a tvoria priestor pre príjemnejšie zážitky, ktoré definujú život v každom veku - prechádzky, stretávanie, hry, slávnosti.

Aktívne cesty do škôl sú zdravým a spoločenským začiatkom školského dňa. Keďže sú pravidelné, každodenné a po rovnakých trasách, je potrebné im venovať zvláštnu pozornosť a pristúpiť k takým úpravám, ktoré zaistia ich bezpečnosť aj bez sprievodu. Cieľom je nielen zníženie nehodovosti, ale aj zvyšovanie samostatnosti detí, tréning orientácie vo svojom meste, budovanie kladného vzťahu k nemotorovým a zdraviu prospešným formám dopravy, ktorý môže pozitívne ovplyvniť dopravné správanie v dospelosti, ale aj znižovanie jázd detí do škôl s rodičmi a zahlcovanie priestoru pred školami IAD (ktoré zase ďalej odradzuje od pešieho dochádzania). Pre identifikáciu a riešenie bezpečných trás je vhodné pristúpiť k spoločnej participácii škôl, rodičov, detí, mestá a ďalších aktérov (napr. prevádzkovateľov MHD) na spracovaní školských plánov mobility.

Okrem zvýšenia informovanosti o riešeniach a bezpečných trasách, zvyšuje participácia škôl, detí a rodičov tiež prijatie opatrení, ktoré potenciálne spomaľujú a obmedzujú automobilovú dopravu v okolí, keďže tieto úpravy sú vo vhodnej podobe prospešné pre výraznú väčšinu detí a ich rodín. Participácia môže dať za vznik spontánnym komunitným riešením ušitým konkrétnej škole na mieru (napr. spoločné cesty / jazdy do škôl). Vo všeobecnej rovine prispievajú k zvýšeniu bezpečnosti v pešej doprave napr. nasledujúce kroky: úpravy funkčnej rýchlosti vozidiel s ohľadom na charakter lokality; úpravy zabezpečenia vyhradených miest pre prechádzanie v lokalitách, kde je vysoké využitie týchto miest, a/alebo vysoká nehodovosť: vyvýšenými prahmi, podsvietením alebo osvetlením prechodov, výstražným značením apod.; zlepšovanie rozhladov a prehľadnosti komunikácií obmedzovaním nevhodného parkovania; zvýšenie bezpečnosti v lokalitách frekventovane využívaných chodcami, avšak s nedostatočnými priestorovými pomermi a možnosťami prechodu s ohľadom na rýchlosť vozidiel.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Rekonštrukcia povrchu chodníkov; odstraňovanie prekážok a zúžení. Podmienenie rekonštrukcie povrchu ciest obytných ulíc rekonštrukciou pridruženej pešej a cyklistickej infraštruktúry v prípade potreby opráv, alebo potreby úprav vzhľadom na upokojenie dopravy (rekonštrukcia od steny ku stene).
- Systematická rekonštrukcia chodníkov a priechodov pre chodcov a (nedostatočného) priestoru pre chodcov na deliacich ostrovčekoch s ohľadom na TP 48 na základe pasportizácie; odstránenie bariér na chodníkoch a zastávkach MHD a realizácia vodiacich a varovných povrchov na základe TP 48. Odstránenie nebezpečných, stiesňujúcich, neprehľadných riešení na úrovni "syntaxe" mestského a dopravného priestoru.
- Zavedenie a rozvoj systémov zvukovej navigácie a hmatových úprav povrchov chodníkov pre osoby so

zníženou schopnosťou pohybu a orientácie v priestore		
<ul style="list-style-type: none"> - Podpora úprav súčasnej a budúcej pešej infraštruktúry a verejných budov do bezbariérového prevedenia. - Debarierizácia bariérových podchodov: Mládežnícka-Hasičská ai. 		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti premávky na chodníkoch.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Opatrenie nemá vplyv na zníženie produkcie emisií a hluku z dopravy.	0
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením zvýšiť.	+1
Ovzdušie a klíma	Opatrenie má vplyv na ovzdušie a zmiernenie klimatických zmien len prostredníctvom výsadby drevín a využitia vhodných povrchov.	+1
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné. Napriek tomu môže v niektorých lokalitách dôjsť k záberom pôdy aj keď hlavne z kategórie ostatných pôd.	0 až -1
Materiálne zdroje	Okrem tvorby odpadov a využívania určitého množstva surovín a iných stavebných materiálov sa v tejto oblasti neočakávajú iné vplyvy.	0
Ochrana vôd	Vplyvy na vody budú minimálne; môžu vzniknúť nároky na úpravu okolia chodníkov, aby nedošlo k erózii pôd.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu budú významne pozitívneho charakteru hlavne z dôvodu percepcie urbanistického priestoru a zvýšenia podielu zelene.	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné.	0

C5 Adaptívne verejné osvetlenie

C5.1 Osvetlenie frekventovaných alebo nevhodných priechodov s výskytom nehôd vo večerných a nočných hodinách

C5.2 Realizácia Koncepcie verejného osvetlenia

Adaptívne systémy osvetlenia v závislosti na potrebách bezpečnosti dopravy, dopravného toku a zraniteľných účastníkov, vedie ku zníženiu spotreby energie, nižším environmentálnym dopadom verejného osvetlenia a nižším dopadom na ľudské zdravie. Riešenie regulácie profilov je viacúrovňové na základe STN EN 13201-5 so zahrnutím riadenia osvetlenia pomocou snímačov pohybu na menej frekventovaných trasách a v oblastiach s vyššou potrebou ochrany životného prostredia a so zahrnutím vplyvu počasia. Regulácia svetelného toku je realizovateľná s rôznymi zdrojmi svetla.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Znižovanie energetických nárokov osvetlenia a prevádzkových nákladov.
- Znižovanie environmentálnych dopadov osvetlenia (svetleného smogu).
- Podpora dopravnej a psychologickéj bezpečnosti zvýšením kvality osvetlenia.
- Realizácia Koncepcie verejného osvetlenia – dopravne-bezpečnostného riešenia v závislosti na triede komunikácie – a pasportizácie (STN 33 2000-1).

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti premávky.	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Opatrenie má len nepriamy vplyv na zníženie produkcie emisií a hluku z dopravy. Má však vplyv na psychickú pohodu obyvateľov.	0 až +1
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením zvýšiť.	+1

Ovzdušie a klíma	Opatrenie nemá priamy vplyv na ovzdušie a zmiernenie klimatických zmien.	0
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné. Napriek tomu môže v niektorých lokalitách dôjsť k záberom pôdy aj keď hlavne z kategórie ostatných pôd.	0 až -1
Materiálne zdroje	Opatrením dôjde k zníženiu spotreby elektrickej energie využívanej na verejné osvetlenie.	+1
Ochrana vôd	Vplyvy na vody budú minimálne.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu budú pozitívneho charakteru hlavne z dôvodu zníženia svetelného smogu.	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody môžu byť podobne ako pri krajine pozitívne.	0 až +1
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné.	0

C6 Vybavenie uličného a verejného priestoru

C6.1 Doplnený mobiliár a využitie priestoru (krajinné prvky, parky, ihriská, pítka, osvetlenie) na základe PR

Atraktívny verejný priestor, ktorý nabáda k stretávaniu sa a tráveniu voľného času, je okrem zmien v dopravnom priestore vhodné dosiahnuť tiež vybavením vhodným mobiliárom a ďalšími sprievodnými prvkami. Zladenie architektonickej a funkčnej podoby týchto prvkov dotvára ucelený charakter mesta a konceptuálne môže nadväzovať na logo či značku mesta. Do mobiliáru patrí napríklad odpadkové koše, autobusové zastávky, lavičky, fontány, pítka, stojany na bicykle, zahradzovacie stĺpiky, verejné osvetlenie a pod. Súčasne s umiestňovaním mobiliáru na novo vybrané miesta (aj za prispenia participácie verejnosti) by mala prebiehať aj obnova zastaraného či nefunkčného mobiliáru (krajinné prvky, parky, ihriská, pítka, osvetlenie a pod.).

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti na verejnom priestranstve.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Opatrenie má len nepriamy vplyv na zníženie produkcie emisií a hluku z dopravy. Má však vplyv na psychickú pohodu obyvateľov.	0 až +1
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením zvýšiť.	+1
Ovzdušie a klíma	Opatrenie môže vhodným umiestnením mobiliáru pôsobiť ako preventívne opatrenie na zmiernenie klimatických zmien.	+1
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné. Napriek tomu môže v niektorých lokalitách dôjsť k záberom pôdy aj keď hlavne z kategórie ostatných pôd.	0 až -1
Materiálne zdroje	Opatrenie môže mať vplyv na šetrenie pitnej a úžitkovej vody.	+1
Ochrana vôd	Vplyvy na vody sa budú skôr prejavovať v oblasti jej spotreby (pozri materiálne zdroje)..	+1
Krajina	Vplyvy na krajinu budú pozitívneho charakteru hlavne z dôvodu doplnenia a obnovy krajinných prvkov, parkov a pod.	+2
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sa neočakávajú.	0
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky sú relevantné z pohľadu zatraktívnenia verejných priestranstiev a tým aj pamiatok či kultúrnych podujatí..	+1

C7 Školské zóny**C7.1 Realizácia nadväzujúcich urbanisticko-environmentálnych opatrení, zameraných na vytvorenie bezpečného, príjemného a podnetného priestoru pred vstupmi do škôl****C7.1.1 Premeny priestranstiev a parterov pred vstupmi do škôl**

Cieľom opatrenia je vytvoriť bezpečný priestor, prispôsobený deťom a študentom v okolí škôl, na základe výstupov školských plánov mobility a individuálnych potrieb jednotlivých škôl s cieľom vytvoriť jednoznačne určenú preferenčnú a bezpečnú infraštruktúru na príľahlých uliciach alebo pri vjazdoch (napr. ZŠ Východná 9 a CVČ v porovnaní so ZŠ L. Novomeského), zlepšiť peší a cyklistický prístup a skrátiť vzdialenosti v porovnaní s dochádzaním IAD (vzdialenosťou od PM).

Pilotné časovo obmedzené zákazy vjazdu v ranných a popoludňajších hodinách sú doplnené o podporu školských liniek MHD.

Opatrenie bude realizované cez konkrétne akcie:

- Premena ul. 1. mája pri Gymnáziu Ľ. Štúra a SOŠ Pedagogická sv. Andreja a Svorada na pešiu zónu kampusového charakteru.
- Revitalizácie podľa výstupov ŠPM. ŠZ sú nadviazané na spracovanie školských plánov mobility, avšak priestorovo definované priestorom ulíc, príľahlých ku hlavným vchodom škôl (štandardne v rozmedzí priestoru medzi križovatkami).

Positíva navrhovaného opatrenia:

- Zníženie vystavenia detí znečisteniu ovzdušia motorovou dopravou pri dochádzke do škôl.
- Bezpečnosť detí pri dochádzke do školy.
- Redukcia dopravných problémov v okolí škôl v ranných špičkách.
- Podpora aktívnej, zdravej mobility detí.
- Podpora rozvoja parteru pred školami.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti premávky z pohľadu detí..	+2
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Opatrenie má priamy vplyv na zníženie produkcie emisií a hluku z dopravy. Má aj pozitívny vplyv na psychiku detí.	+1
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením zvýšiť.	+1
Ovzdušie a klíma	Opatrenie má priamy vplyv na kvalitu ovzdušia a zmiernenie klimatických zmien.	+1
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné. Napriek tomu môže v niektorých lokalitách dôjsť k záberom pôdy aj keď hlavne z kategórie ostatných pôd.	0 až -1
Materiálne zdroje	Opatrením dôjde k zníženiu spotreby pohonných hmôt.	+1
Ochrana vôd	Vplyvy na vody budú minimálne.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu budú pozitívneho charakteru hlavne v oblasti architektúry a skvalitňovania urbanistického priestoru pri školách.	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy na záujmy ochrany prírody a hlavne biodiverzity budú pozitívne.	0 až +1
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné.	0

VEREJNÁ DOPRAVA

V1 Integrované terminály TIOP

V1.1 TIOP Trenčín – mesto, V1.2 TIOP Trenčín – Zlatovce, V1.3 TIOP Trenčín – Laugarício, V1.4 TIOP Trenčín - Biskupice

Integrované terminály umožňujúce prestup medzi MHD, regionálnou a diaľkovou dopravou, vychádzajú z tzv. Lindau modelu – všetky linky sa v pravidelných intervaloch (pulzoch) stretávajú v integrovanom uzle v centre mesta, takže celé mesto je rýchlo a frekventovane dostupné s nanajvyšším jedným prestupom. Prestupné uzly by mali obsahovať dostupnú občiansku vybavenosť, obmedzené parkovanie v režime K+R na okrajoch, stanovišťa zdieľanej mobility a kryté státie pre bicykle. Nutnosťou pre komfortné odbavenie cestujúcich je kvalitné zázemie, informačný systém a rýchle, bezbariérové prepojenia medzi stanovišťami.

Opatrenie bude realizované cez konkrétne akcie:

- Hlavný navrhovaný TIOP je navrhovaný v priestore medzi Starým cestným mostom a centrom mesta. TIOP znižuje kapacity parkovacích a dopravných plôch v tomto území s cieľom: 1/ priority prestupov v rámci integrovanej VHD a rýchlosti aktívneho (pešieho, cyklistického) prístupu ku TIOP a obmedzených kapacít priestorovo náročného parkovania; 2/ priority využitia územia pre zázemie a občiansku vybavenosť s cieľom zvýšenia atraktivity uzlu. Realizácia TIOP je naviazaná na realizáciu preložky cesty I/61. V priestoroch TIOP je navrhované zriadenie sociálneho vybavenia pre odpočinok (prestávky) vodičov VOD.
- Ako Integrované terminály však slúžia aj ďalšie zastávky/stanice, prepájajúce autobusovú a železničnú dopravu, alebo mestskú a krajskú dopravu: 1-železničná stanica Trenčín-mesto, 2-Trenčín-Zlatovce, 3-Trenčín-predmestie a navrhované zastávky na Bánoveckej trati 4-pri križovatke ulice Legionárska-Električná a 5-pri OC Laugaricio).
- Rekonštrukcia ďalších prestupných terminálov medzi módmi dopravy: stanica Trenčín-SAD; realizácia prestupného terminálu pri parkoviskách P+R (Pred poľom).

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Uľahčenie cestovania VHD v rámci Trenčína aj regionálne.
- Skvalitnenie služieb a zatriktívnenie VHD pre cestujúcich.
- Prioritizácia VHD voči individuálnej automobilovej doprave.
- Zvýšenie konkurencieschopnosti VHD.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti premávky.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Opatrenie má priamy vplyv na zníženie produkcie emisií a hluku z dopravy. Rýchla dostupnosť mesta má vplyv aj na psychickú pohodu obyvateľov.	+1
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením zvýšiť.	+1
Ovzdušie a klíma	Opatrenie prispeje k zníženiu emisného zaťaženia.	+1
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné. Napriek tomu môže v niektorých lokalitách dôjsť k záberom pôdy aj keď hlavne z kategórie ostatných pôd.	0 až -1
Materiálne zdroje	Zvýšeným využívaním VOD sa znižuje spotreba pohonných hmôt.	+1
Ochrana vôd	Vplyvy na vody budú minimálne.	0
Krajina	Vplyvy na krajinu budú závislé od kvality prevedenia zastávok a ich okolia.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy budú na záujmy ochrany prírody budú minimálne.	0
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné.	0

V2 Obnova súčasného vozového parku MHD

Cieľom opatrenia je ekologizácia vozového parku do roku 2030 na nízko- alebo bezemisné palivové s vzhľadom pre úplne bezemisné autobusy (napríklad elekrobusesy s pantografovým dobíjaním).

Zmluvné zaobstaranie nových vozidiel, spĺňajúcich súčasný štandard kvality verejnej dopravy - teplotný komfort, akustický hlásič, signalizačný systém pre vodiča, prehľadný informačný systém, bezpečnosť, ekologickosť (nízkoemisné a následne bezemisné, nízkoohlavné vozidlá), jednotný vzhľad, nízkopodlažnosť, priestor pre kočiare, bicykle apod.. Vybavenie vozidiel informačným systémom a ďalšími prvkami pre zvýšenie atraktivity využívania vozidiel v návaznosti na integráciu VHD (dobíjanie, pokrytie WiFi). V priebehu návrhového obdobia dochádza ku priebežnej obnove vozového parku tak, aby hranica veku jednotlivých vozidiel a priemer ich veku neprekročili stanovené hranice.

Opatrenie bude realizované cez konkrétne akcie:

- Definovanie veku a emisných kategórií, ako aj vybavenia a bezpečnostných prvkov vozidiel v Štandardoch kvality VOD a nadväzujúcich zmluvách s poskytovateľom (SAD Trenčín).

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Tichšia doprava, neznečisťujúca ovzdušie.
- Vybavenie a dostupnosť vozidiel pre všetkých (bezbariérová, pre bicykle, rodičov).

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti premávky.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Opatrenie má priamy vplyv na zníženie produkcie emisií a hluku z dopravy.	+2
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením zvýšiť.	+2
Ovzdušie a klíma	Opatrenie prispeje k zníženiu emisného zaťaženia.	+1
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné.	0
Materiálne zdroje	Modernizáciou vozového parku sa znižuje spotreba pohonných hmôt.	+2
Ochrana vôd	Vzhľadom na obmenu vozového parku sa dajú očakávať výrazne pozitívne vplyvy na vody.	+1
Krajina	Znížením emisného zaťaženia sa zníži aj dopad na zeleň v okolí ciest.	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy budú na záujmy ochrany prírody budú minimálne.	0
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné.	0

V3 Podpora mestskej a prímestskej železničnej dopravy na trati č. 143**V3.1 Zriadenie a presunutie železničných zastávok**

Opatrenie je zamerané primárne na rekonštrukciu trate č. 143 Trenčín-Chynorany v úseku Trenčín-Trenčianska Turná, resp. Trenčín-Mníchova Lehota s predĺžením linky do Dubnice nad Váhom.

Dôležitý je presun a rekonštrukcia železničných zastávok na trati bližšie ku cieľom v meste (Nemocnica, Centrum mesta-TIOP, Trenčianske Biskupice, Belá, Trenčianska Turná), posilnenie frekvencií spojov a výraznú transformáciu pešej a cyklistickej dostupnosti a vybavenia zastávok.

Opatrenie nadväzuje na realizáciu doplnujúcich opatrení pre pešiu a cyklistickú dopravu (najmä bezbariérových krížení ulice Električná) a záchytných parkovísk P+R na okrajoch mesta (OC Laugaricio) a B+R na zastávkach.

Opatrenie ďalej nadväzuje na Opatrenie **D.4.3 Záchytné parkoviská P+R**, realizáciu záchytného parkoviska pri Trenčianskej Teplej, posilňujúc dostupnosť a atraktivitu regionálnej železničnej dopravy.

Spoje na železničnej stanici Trenčín-mesto a zastávke Trenčín-centrum (TIOP) umožňujú rýchly prestup na

regionálnu a národnú železničnú a autobusovú dopravu.

Opatrenie bude realizované cez konkrétne akcie:

- Elektrifikácia trate.
- Zriadenie a presunutie zastávok (OC Laugaricio, Biskupická, Nemocnica, Centrum mesta).
- Integrácia zastávok do terminálov TIOP a realizácia súvisiacich peších a cyklistických prepojení.
- Rekonštrukcia priechodov a prejazdov na trati a prístupu ku zastávkam.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Podpora rýchlej verejnej dopravy na vyťaženom koridore popri rieke, ktorý v súčasnosti trpí zlou dostupnosťou a nízkou frekvenciou.
- Podpora multimodality oproti dominancii automobilovej dopravy prostredníctvom realizácie parkovísk P+R a B+R.
- Podpora integrácie (IDS) – prepojenia regionálnej, mestskej a národnej verejnej hromadnej dopravy.
- Podpora železničnej dopravy pre hlavné ciele v meste.
- Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a zdravie.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti premávky.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Opatrenie má priamy vplyv na zníženie produkcie emisií a hluku z dopravy.	+2
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením zvýšiť.	+2
Ovzdušie a klíma	Opatrenie prispeje k zníženiu emisného zaťaženia.	+2
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné. Napriek tomu môže v niektorých lokalitách dôjsť k záberom pôdy aj keď hlavne z kategórie ostatných pôd.	0 až -1
Materiálne zdroje	Elektrifikáciou železničnej trate a jej napojením na systém TIOP sa vytvoria predpoklady pre znižovanie spotreby pohonných hmôt.	+2
Ochrana vôd	Vplyvy na vody budú minimálne.	0
Krajina	Znížením emisného zaťaženia sa zníži aj dopad na zeleň v okolí ciest.	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy budú na záujmy ochrany prírody budú minimálne.	0
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné.	0

V4 Modernizácia vybraných zastávok a ich bezbariérovosť

Zastávky sú hierarchizované na základe návrhových intenzít nástupov a výstupov v DM a s vybavením na základe charakteru zastávky a predpokladanej doby čakania (prestupné miesta apod.). Vhodným podkladom pre hierarchizáciu je jednotný štandard parametrov a dostupnosti zastávok, ktorý by ale mal byť na základe krajskej integrácie dopravy spoločný pre celý kraj.

Zastávky sú vybavené lavičkou, prístreškom (kapacity podľa významu zastávky), odpadkovým košom a informačným systémom. Zastávky s vyššou frekvenciou cestujúcich či prestupné uzly sú vybavené informačnou tabuľou s reálnymi časmi odchodov jednotlivých spojov a mimoriadnosťami v doprave. Zároveň zastávky spĺňajú prvky bezbariérovosti (zastávky umožňujú bezbariérový nástup a výstup cestujúcich, zastávky bezbariérovo nadväzujú na pešie trasy či cyklotrasy. V blízkosti zastávok sú zriadené prechody pre chodcov).

Opatrenie bude realizované cez konkrétne akcie:

- Modernizácia zastávok podľa návrhovej hierarchizácie a Štandardov kvality.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

<ul style="list-style-type: none"> - Zjednotený dizajn poskytne ľahšiu orientáciu v rámci systému VHD v celom kraji. - Plánovanie systému zastávok s ohľadom na užívateľa ponúkne pohodlnejšie a intuitívne cestovanie miestnym i turistom. - Pohodlné a bezpečné cestovanie aj pre akokoľvek zdravotne znevýhodnené cestujúci. - Vzhľad zastávok a ich vybavenie prispeje ku skvalitneniu verejného priestoru. - Na vyťažovaných zastávkach poskytnutie aktuálnych informácií o príchode spojov. 		
Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti premávky.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Opatrenie nemá priamy vplyv na zníženie produkcie emisií a hluku z dopravy.	0
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením zvýšiť.	+1
Ovzdušie a klíma	Opatrenie nebude mať významnejší vplyv na ovzdušie ani klimatické zmeny.	0
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné. Napriek tomu môže v niektorých lokalitách dôjsť k záberom pôdy aj keď hlavne z kategórie ostatných pôd.	-1
Materiálne zdroje	Opatrenie nemá významnejší vplyv na spotrebu materiálnych zdrojov.	0
Ochrana vôd	Vplyvy na vody budú minimálne.	0
Krajina	Opatrenie nebude mať významnejší dopad na krajinu.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy budú na záujmy ochrany prírody budú minimálne.	0
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné.	0

V5 Zaistenie pešej a cyklistickej dostupnosti zastávok MHD

Naviazané na spracovanie Štandardov kvality integrovanej hromadnej dopravy. Zahŕňa zriaďovanie chýbajúcich prechodov pre chodcov a cyklistov, rekonštrukciu nespojitých chodníkov a chodníkov s nevyhovujúcim povrchom, bezbariérovosť prístupu a infraštruktúru pre parkovanie bicyklov a mobiliár a priestor pre pobyt na zastávke s dostatočnou kapacitou.

Opatrenie bude realizované cez konkrétne akcie:

- Rekonštrukcia zastávky Dlhé Hony: pešieho prístupu ku zastávke.
- Chýbajúce chodníky a na území Záblatia a chýbajúci priechod pri zastávke Záblatie, rázcestie.
- Vjazd na parkovacie plochy cez priechod pre chodcov pri zast. Hanzlíkovská.
- Priechody pre chodcov, nadväzujúce na zastávku v opačnom smere pri prestupných zastávkach na základe princípov Štandardov zastávok.

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Zvýšenie bezpečnosti najzraniteľnejších účastníkov premávky.
- Podpora multimodality - kombinovanie dopravných módov.
- Skvalitnenie služieb naviazaných na verejnú hromadnú dopravu.
- Zvýšenie motivácie k cestovaniu VHD.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti premávky.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Opatrenie nemá priamy vplyv na zníženie produkcie emisií a hluku z dopravy.	0
Komfort bývania	Komfort bývania sa lokálne zvýši sa môže týmto opatrením zvýšiť.	+1

Ovzdušie a klíma	Opatrenie nebude mať významnejší vplyv na ovzdušie ani klimatické zmeny.	0
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné.	0
Materiálne zdroje	Opatrenie nemá významnejší vplyv na spotrebu materiálnych zdrojov.	0
Ochrana vôd	Vplyvy na vody budú minimálne.	0
Krajina	Opatrenie ovplyvní vnímanie krajiny pozitívnym spôsobom.	+1
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy budú na záujmy ochrany prírody budú minimálne.	0
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné.	0

NÁKLADNÁ DOPRAVA

N1 Zelená logistika: Infraštruktúra a mikro-huby pre bezemisnú last-mile logistiku

N1.1 Realizácia konsolidačných centier

N1.1.1 Overenie, vytipovanie lokalít a pilotné projekty mikrodep / mestského konsolidačného centra a zdieľaných balíkomatov

Zapojenie (e-)cargobikov do zásobovacieho systému výrazne uľahčí dopravu vzhľadom k ich malej priestorovej náročnosti oproti nákladným motorovým vozidlám. Zároveň však môžu pre výraznú časť prevádzok uviesť porovnateľné množstvo nákladu (podľa typu cargobicyklu), pričom však aj pri nižšej vyťaženosti nedochádza k takým finančným stratám ako u motorových vozidiel vďaka bezemisnej prevádzke. Ich začlenenie do dopravného systému mesta otvára nový segment podnikania a pracovné ponuky aj pre osoby, ktoré nevlastnia vodičské oprávnenie. Kvalitná, segregovaná cyklistická infraštruktúra zlepšuje možnosti rýchleho a flexibilného doručovania v súlade s konceptom "last-mile logistiky" a zníženie počtu motorových nákladných vozidiel na nevyhnutné množstvo prispieje tiež celkovo k vyššej bezpečnosti premávky, nižším priestorovým nárokom a vyššej flexibilita v dopravnom prúde. Cargobicykle v porovnaní s nákladnými vozidlami tiež zlepšujú dopravný prúd vďaka absencii zaberania druhého pruhu pre zastavovanie, a zlepšujú bezpečnosť chodcov nižšími priestorovými nárokmí a pri zastavovaní na chodníku. Infraštruktúra zahŕňa mikrohuby pre konsolidáciu nákladov.

Na úvod bude spracovaná štúdia uskutočniteľnosti (NAVRH-2025+).

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Zníženie počtu dodávok a LND - zvýšenie bezpečnosti premávky a uľahčenie doprave.
- Porovnateľná efektívnosť služieb pri bezemisnej premávke.
- Nové pracovné príležitosti.
- Bezproblémové parkovanie a flexibilita menších vozidiel pri prejazdoch ulicami alebo citlivými mestskými zónami.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispieje k zvýšeniu bezpečnosti premávky.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Opatrenie má priamy vplyv na zníženie produkcie emisií a hluku z dopravy náhradou ľahkých nákladných vozidiel cargobikami..	+1
Komfort bývania	Komfort bývania a celkovo pobytu sa môže týmto opatrením zvýšiť.	+1
Ovzdušie a klíma	Opatrenie bude mať významnejší vplyv na ovzdušie.	+1
Pôda a horninové prostredie	Vplyvy na pôdu a horninové prostredie nie sú v tomto prípade podstatné.	0
Materiálne zdroje	Opatrenie má významnejší vplyv na spotrebu pohonných hmôt.	+1
Ochrana vôd	Vplyvy na vody budú minimálne.	0

Krajina	Opatrenie nebude mať významnejší dopad na krajinu.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Vplyvy budú na záujmy ochrany prírody budú minimálne.	0
Natura 2000	Vplyvy na sústavu Natura 2000 nie sú v tomto prípade relevantné.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality nie sú v tomto prípade relevantné.	0

N2 Mestské zdieľané cargobicykle a podpora mikrobility

Fond nákladných bicyklov pre požičavanie pri nárazových príležitostiach (sťahovaní, veľkých nákupoch a pod.) je dobrým spôsobom, ako zviditeľniť možnosti nákladnej cyklistiky a zároveň nahradiť časť ciest motorovej nákladnej dopravy. Cargo bicykle sú veľmi praktické, avšak zatiaľ aj kvôli cene (najmä nových modelov a elektrobicyklov) málo rozšírené. Cargo bike sharing je dobrým spôsobom, ako s relatívne nízkymi nákladmi umožniť ich využitie a rozšírenie bez ohľadu na finančné možnosti užívateľov.

Konkrétne akcie:

- Zriadenie fondu malého počtu variabilných nákladných bicyklov pre jednorázové požičanie. Návaznosť na kampaň, zviditeľňujúcu využitie (rozhovory, dáta o využití, spôsoby využitia a skúsenosti, nové médiá) (NAVRH-2025).

Pozitíva navrhovaného opatrenia:

- Nižšie intenzity automobilovej a ľahkej nákladnej dopravy; synergia s opatreniami pre podporu cyklistiky.
- Znižovanie emisií, hluku a vibrácií.
- Popularizácia efektivity, pohodlnosti a možností cargo bikesharingu.

Oblasť	Vyhodnotenie	Bodové hodnotenie
Bezpečnosť	Realizácia projektu prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dopravy.	+1
Vplyvy na zdravie (hluk, emisie)	Predpokladá sa pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva. Aj minimálny pokles využívania osobných vozidiel na zaťažených komunikáciách prispeje k zníženiu hlukovej a emisnej záťaže.	+1
Komfort bývania	V tomto prípade sa nejedná o zvýšenie komfortu bývania (pobytu) v meste z titulu zníženia automobilovej záťaže, skôr ide o to, že obyvatelia budú mať možnosť urobiť niečo pre svoje zdravie využívaním nákladných bicyklov na nákupy.	+1
Ovzdušie a klíma	Podobne ako v prípade vyššie, aj minimálny pokles využívania osobných vozidiel na zaťažených komunikáciách prispeje k miernemu zníženiu emisnej záťaže a tým čiastočne zmierni aj klimatické faktory..	+1
Pôda a horninové prostredie	Využívanie cargobicyklov nijakým spôsobom neovplyvní pôdu alebo horninové prostredie. Napriek tomu môže v niektorých lokalitách dôjsť k záberom pôdy aj keď hlavne z kategórie ostatných pôd.	0 až -1
Materiálne zdroje	V danom prípade môžeme uvažovať s miernym znížením nárokov na pohonné hmoty..	+1
Ochrana vôd	Využívanie cargobicyklov neovplyvní významnejším spôsobom vodu alebo vodné prostredie.	0
Krajina	Využívanie cargobicyklov neovplyvní významnejším spôsobom krajinu alebo jej prvky.	0
Ochrana prírody a biodiverzita	Využívanie cargobicyklov neovplyvní významnejším spôsobom biodiverzitu ani územia ochrany prírody.	0
Natura 2000	Využívanie cargobicyklov neovplyvní významnejším spôsobom územia Natura 2000.	0
Kultúrne dedičstvo	Vplyvy na kultúrno-historické pamiatky a archeologické lokality sú nulové, záujmové lokality kultúrneho dedičstva nepociatia významnejším spôsobom nasadenie cargobicyklov..	0