

## AKO ĎALEJ V DOPRAVE, PREJAZDOCH MESTOM A V PARKOVACEJ POLITIKE V TRENČÍNE?

### 4. časť – ešte niekoľko slov k juhovýchodnému obchvatu

Snáď nie je v Trenčíne človek ktorému by niečo nehovoril pojem „juhovýchodný obchvat“. Ale len málokto si vie predstaviť o akú náročnú stavbu ide. Jej prvú etapu máme dokončenú, o jej druhú etapu treba „zabojovať“. A práve o druhej etape diaľničného privádzača je tento článok.

Príprava juhovýchodného obchvatu sa ťahá roky. Prvé výkresy boli nakreslené už v osemdesiatych rokoch minulého storočia na Stavoprojekte v Trenčíne. Podľa tých ostatných sa postavila jeho prvá etapa. Na druhú etapu je spracovaná prípravná dokumentácia v troch variantách.



V.Č. 01 JUHOVÝCHODNÝ OBCHVAT MESTA TRENČÍN – DRUHÁ ETAPA V TROCH VARIANTÁCH

Na spracovanú prípravnú dokumentáciu bola v december 2009 vypracovaná Správa o hodnotení podľa zák. č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Materiál je veľmi rozsiahly (má 245 strán) a možno ho nájsť na internete.

V júli 2010 bolo vypracované a prejednané aj Záverečné stanovisko k posúdeniu vplyvov stavby na životné prostredie. A práve tento dokument tu použijem pre bližšie predstavenie navrhovaného riešenia. „Záverečné stanovisko“ má 95 strán a tak výber z neho je veľmi stručný. Aj tento materiál je dostupný na internete.

Kto si chce spomínané materiály pozrieť podrobnejšie nájde ich na nasledovnej adrese:

[http://www.enviroportal.sk/sk\\_SK/eia/detail/juhovychodny-obchvat-mesta-trencin-ii-etapa](http://www.enviroportal.sk/sk_SK/eia/detail/juhovychodny-obchvat-mesta-trencin-ii-etapa)

Záverečné stanovisko popisuje navrhované riešenie, venuje sa vplyvom stavby na všetky prvky životného prostredia, záberu poľnohospodárskej a lesnej pôdy, ako ja vyjadreniam a stanoviskám dotknutých orgánov a organizácií. Jeho súčasťou je aj predpokladaný termín zahájenia a ukončenia stavebných prác.

Výňatky zo záverečného stanoviska sú napísané kurzívou, moje poznámky k nemu sú písane v zátvorkách o niečo väčším základným typom písma.

### **Juhovýchodný obchvat mesta Trenčín, II etapa**

#### **ZÁVEREČNÉ STANOVISKO**

(číslo: OUZP/2010/00036-51)

vydané Obvodným úradom životného prostredia v Trenčíne podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov.

#### **ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE**

##### **Názov.**

*Juhovýchodný obchvat mesta Trenčín, II. etapa*

##### **Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti.**

Termín začatia výstavby navrhovanej činnosti: 2015

Termín ukončenia výstavby a začatia prevádzky navrhovanej činnosti: 2020

(Ako vidno, ak by mesto Trenčín aj po výmene jeho vedenia po voľbách v roku 2010 pokračovalo v intenzívnej príprave a lobovaní za výstavbu druhej etapy juhovýchodného obchvatu, mohla by byť táto stavba dnes už rozostavaná. Žiaľ, mesto sa vydalo úplne inou cestou. Cestou odsúvania tejto stavby do neurčitej budúcnosti. Jeho čelný predstaviteľia to na jednaní na MDV SR dňa 7. decembra 2017 formulovali nasledovne: „Mesto Trenčín navrhuje realizovať komplexné prebudovanie dopravnej infraštruktúry v centre mesta a až následne pristúpiť k realizácii juhovýchodného obchvatu mesta, pri čom je potrebné rezervovať územný priestor v územnom pláne.“)

##### **Stručný opis technického a technologického riešenia.**

Navrhovaná činnosť bol riešená v troch realizačných variantoch a to vo variante A (časť - A1 a A), variant B (časť - B1 a B) a variant C (časť - C1 a C).

II. etapa juhovýchodného obchvatu mesta Trenčín nadväzuje na I. etapu, pričom jej samotné trasovanie začína na križovatke s cestou II/507. V úseku križovatka s cestou č. II/507 (km 2,450) - križovatka Soblahov je trasa navrhnutá vo variantoch, ktoré sú označené A1, B1 a C1, pričom variant A obchádza vodný zdroj Soblahov z južnej strany, variant B1 zo severnej strany a variant C1 prechádza priamo cez vodný zdroj s predpokladom jeho zrušenia.

Z hľadiska šírkového usporiadania budú jazdné pruhy o rozmeroch 2 x 3,5 m, vodiace pruhy o rozmeroch 2 x 0,25 m a spevnená krajnica o rozmeroch 2 x 1,5 m.

V nasledujúcej tabuľke sú celkové dĺžky navrhovaných variant od km 5 km až po zaústenie obchvatu do križovatky Pred poľom.

	Variant A	Variant B	Variant C
Celková dĺžka trasy	5 728 m	5 780 m	5 694 m

##### **Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou a závery prerokovania.**

Verejné prerokovanie v meste Trenčín bolo zvolané na základe pozvánky mesta Trenčín (list č. ÚAÚP-2009/65132/111053, zo dňa 12. 01. 2010). Verejné prerokovanie bolo zvolané na deň 27. 01. 2010, na 16. hodinu do

veľkej zasadačky Mestského úradu v Trenčíne.

V obci Soblahov bolo zvolané verejné prerokovanie na základe oznámenia o prerokovaní obce Soblahov a to na deň 20. 05. 2010, na 15. hodinu, na Obecný úrad v Soblahove.

### **Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení.**

Do doby vypracovania tohto záverečného stanoviska pre navrhovanú činnosť, boli na OUŽP TN doručené nasledovné písomné stanoviská k navrhovanej činnosti:

(Tu uvádzam len niektoré)

**Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií** (list č. 03123/2010/SCDPK/03244, zo dňa 26. 01. 2010)

- uvádza, že v správe o hodnotení je navrhovaná činnosť definovaná ako preložka cesty I/61,
- dovoľuje si upozorniť, že príprava ciest I. triedy vrátane preložiek je v kompetencii Slovenskej správy ciest, ...
- uvádza, že navrhovaná činnosť uvedená v správe o hodnotení je záležitosťou mesta a preto predpokladá, že predmetný obchvat bude budovať mesto Trenčín z vlastných zdrojov ako miestnu zbernú komunikáciu;

(V platnom územnom pláne sa hovorí o tom, že prekládka cesty 1. triedy má byť práve do trasy juhovýchodného obchvatu. Prekládku cesty prvej triedy by mala financovať a zabezpečiť Slovenská správa ciest (SSC). Žiaľ, mesto v rámci práve spracovávaných Zmien a doplnkov územného plánu č.4 – CMZ navrhuje preložiť cestu prvej triedy prechádzajúcu po Štefánikovej ul. k „bánoveckej“ železnici s tým, že by to bola akcia SSC. Tým ale priamo torpéduje výstavbu juhovýchodného obchvatu z prostriedkov štátu cez SSC. Nahráva to aj vyššie citovanému stanovisku ministerstva ktoré predpokladá, že obchvat bude budovať mesto z vlastných zdrojov.)

**Trenčiansky samosprávny kraj** (list č. TSK/2010/00445-2, zo dňa 27. 01. 2010)

uvádza, že súhlasí s rozsahom správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie v predloženom znení;

**Krajský pozemkový úrad v Trenčíne** (list č. 2010/00041-02, zo dňa 05. 02. 2010)

- z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy súhlasí s variantom B, ...
- uvádza, že pri variantnom riešení A a C (lokalita za Baumaxom) dôjde k narušeniu ucelenosti honu, ... a preto s ich návrhom nesúhlasí ...

**Krajský úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie Trenčín** (list č. AA/2010/00381-002/MAR, zo dňa 18. 01. 2010)

... súhlasí v cca km 2,24 - 3,8 podľa variantu „C1“ a v cca km 5,2 - 7,5 podľa variantu „B“;

**Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trenčíne** (list č. B/2010/00508-002/H8, zo dňa 26. 01. 2010)

- za najvhodnejší variant považuje kombináciu II. variantu - variant B (časť - B1) a I. variantu - variant A (časť A), pričom III. variant - variant C (časť C1) z hľadiska zrušenia vodného zdroja Soblahovská je pre nich neprijateľný, nakoľko spracovávaný materiál nenavrhuje spôsob náhrady tohto vodného zdroja;

**Obvodný lesný úrad v Trenčíne** (list č. 2010/00018-2, zo dňa 02. 02. 2010)

- opätovne konštatuje, že z hľadiska použitia lesných pozemkov je z predložených variant po zhodnotení uvedených kritérií najlepší variant B1 - C (stredný tunelový variant na lesných pozemkoch),
- nesúhlasí, aby sa na lesných pozemkoch realizoval variant B - povrchový variant,

**Mesto Trenčín** (list č. ÚAÚP-2010/4347/4894, zo dňa 01. 02. 2010)

uvádza, že ... bol odporučený ako najvhodnejší variant B1A;

**Ministerstvo obrany SR** (list č. SEMal-131-316/2010, zo dňa 27.5. 2010)

Preferuje variant „A“ riešenia.

(Ako z vybraných vyjadrení vidno nie všetci sa dokázali zhodnúť na jednotnom názore a v tomto smere bude treba ešte hľadať spoločné riešenie.)

### **Popis jednotlivých variant**

(V nasledujúcej časti je podrobnejší popis technických riešení jednotlivých variant. A ako z popisu vidno stavba nie je vôbec jednoduchá a bude veľmi drahá. Tak drahá, že o jej výstavbe z vlastných zdrojov nemôže mesto ani uvažovať. O to viac by malo mesto za túto stavbu lobovať. Lobovať za to aby bola vybudovaná zo zdrojov štátu cez SSC. A SSC ju bude stavať len ak to bude prekládka cesty prvej triedy.

Ale nestačí len lobovať. Ani prvá etapa s mostom cez Váh by nebola zrealizovaná ak by mesto v tom čase len lobovalo. Mesto zároveň zo svojich zdrojov financovalo aj spracovanie kompletnej projektovej dokumentácie až po stavebné povolenie.)

#### **VARIANT „A“**

- V prípade variantu A od km cca 5,500 - 6,100 bude komunikácia vedená v záreze v predportálovej časti tunela, ktorý je hlboký až 15 m.
- Od km cca 6,100 - 6,525 bude komunikácia vedená v razenom tuneli.
- Od km cca 6,525 - 6,550 bude komunikácia vedená v záreze v predportálovej časti tunela, ktorý bude hlboký až 10 m.
- Od km cca 6,550 - 6,675 bude komunikácia vedená v násype vysokom do 6 m.
- Od km cca 6,675 - 6,750 bude komunikácia vedená v záreze hlbokom do 5 m.
- Od km cca 6,750 - 7,250 bude komunikácia vedená mostom ponad potok a lesnú cestu.
- Od km cca 7,2500 - 7,400 bude komunikácia vedená v násype vysokom až 13 m.
- V poslednom úseku od km 7,400 až po koniec navrhovaného obchvatu bude komunikácia vedená v nízkom násype, resp. na teréne.

#### **VARIANT „B“**

- V prípade variantu B od km cca 5,500 bude komunikácia vedená v násype vysokom do 7 m. Z
- Od km cca 5,900 - 6,375 bude komunikácia vedená v záreze, ktorý bude hlboký až 12 m. Súčasťou zárezu bude prespaný most.
- Od km cca 6,375 - 6,525 bude komunikácia vedená mostom.
- Od km cca 6,525 - 6,950 bude komunikácia vedená v záreze hlbokom až 16 m.
- Od km cca 6,950 - 7,1750 bude komunikácia vedená prevažne na teréne.
- Od km cca 7,175 - 7,360 bude komunikácia vedená mostom ponad potok a lesnú cestu.
- Od km cca 7,360 bude trasa komunikácie zhodná s variantom A.

#### **VARIANT „C“**

- V prípade variantu C od km cca 5,500 - 5,650 bude komunikácia vedená na teréne, prípadne na nízkych násypoch, resp. v plytkých zárezoch.
- Od km cca 5,650 - 5,925 bude komunikácia vedená v násype vysokom do 6 m.
- Od km cca 5,925 - 6,15 bude komunikácia vedená v záreze, ktorý bude hlboký až 16 m.
- Od km cca 6,15 - 6,77 sa bude nachádzať tunel.
- Od km cca 6,77 - 6,825 bude komunikácia vedená v záreze.
- Od km cca 6,825 - 7,000 bude komunikácia vedená v násype vysokom do 12 m, resp. na teréne.
- Od km cca 7,000 - 7,350 bude komunikácia vedená mostom ponad potok a lesnú cestu.
- Od km cca 7,350 je trasa identická s ostatnými variantmi, pričom bude vedená na násypoch alebo teréne.

Priamo v dotknutom území, v lesnom poraste 482 b (pozemok parcelné číslo 1047 na katastrálnom území Kubrá) je lokalizovaná stará environmentálny zátiaľ - skládka priemyselných odpadov na vrchu „Pešková“, kde sa v rokoch 1955, 1963 a 1978 vyvážal priemyselný odpad zo závodu „TOS Trenčín“.

V území uvedenej skládky je trasovaný variant C.

(Zo záverečného stanoviska vyberám tie najpodstatnejšie časti.)

#### **Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti.**

Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie ... a za súčasného stavu poznania  
**sa odporúča**

realizácia navrhovanej činnosti „**Juhovýchodný obchvat mesta Trenčín, II. etapa**“ za dodržania podmienok uvedených v kapitole VI „ZÁVERY“ ...

#### **Odporúčaný variant.**

**Z priebehu procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplynulo, že je možné súhlasiť zo závermi a odporúčením správy o hodnotení, resp. s vyhodnotením najoptimálnejšieho variantu a to kombinácie variantu B1A, pričom za environmentálne prijateľný je potrebné považovať aj kombináciu variantov B1C.**

#### **Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska.**

Trenčín, 19. 07. 2010

Toľko zo záverečného stanoviska.

V júli 2015 sa SSC na základe zaslaných otázok k výstavbe juhovýchodného obchvatu v Trenčíne vyjadrila nasledovne:

- Prvá otázka:

*Je realizácia juhovýchodného obchvatu mesta Trenčín - II. etapa - v pláne SSC ?*

Odpoveď:

**Realizácia predmetného zámeru v súčasnosti nie je v pláne SSC. Predmetný zámer má SSC zahrnutý v tzv. „Rozvoji cestnej infraštruktúry pre roky 2014 -2022“ s plánovaným začatím realizácie v roku 2020.**

- Druhá otázka:

*Má juhovýchodný obchvat mesta Trenčín - II. etapa - už schválený projekt na územné rozhodnutie, resp. stavebné povolenie?*

Odpoveď:

**Na predmetný zámer nie je na SSC schválený žiadny stupeň projektovej dokumentácie. SSC k dnešnému dňu nezabezpečovala žiadnu PD na II. etapu juhovýchodného obchvatu mesta Trenčín.**

Dnes nie sú reálne už ani tieto termíny. Ako som už napísal, nik z mesta sa od roku 2010 o prípravu tejto stavby nestará. Dnes máme rok 2018 a na príprave výstavby druhej etapy juhovýchodného obchvatu sa od doby spracovania a prejednania správy o vplyvoch stavby na životné prostredie nič nezmenilo. Nespravili sme ani ten najmenší krok k jej realizácii. Skôr naopak.

Je naozaj pravdou, že juhovýchodný obchvat nepotrebujeme?

Spracoval: **Akad.arch.Ing. Igor Mrva**

Pridané: 16.02.2018