

ING. STANISLAV CHMELO- SDI, HVIEZDOSLAVOVA 43, 921 01 PIEŠŤANY  
autorizovaný stavebný inžinier

Osvedčenie o autorizácii reg.č. 0406\*A2 zo dňa 04.04.2001, vydané SKSI dňa 10.12.2014  
IČO / IČDPH: 141035240 /SK1020328078      Kontakt 0905/424265

## ***SPRIEVODNÁ SPRÁVA***

*Názov :*

***Overovacia štúdia dopravného napojenia  
a dopravnej infraštruktúry areálu plánovaného  
cintorína na Východnej ulici v Trenčíne“***

*Dátum*

*05/2022*

# SPRIEVODNÁ SPRÁVA

## IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Názov akcie	<b>Overovacia štúdia dopravného napojenia a dopravnej infraštruktúry areálu plánovaného cintorína na Východnej ulici v Trenčíne</b>
Objednávateľ	Mesto Trenčín, Mierové námestie 2, 911 64 Trenčín
Druh dokumentácie	Dopravná inžinierska dokumentácia-overovacia štúdia
Riešiteľ	<b>Ing. Stanislav Chmelo –SDI</b> Hviezdoslavova 1879/43,921 01 Piešťany
Spolupráca	Ing. Juraj Čaňo

**Ing. Stanislav Chmelo** je Zapísaný v Zozname autorizovaných stavebných inžinierov v SKSI pod registračným číslom 0406\*A2 podľa § 16 zákona SNR č.138/1992 Zb .v znení neskorších predpisov s rozsahom oprávnenia v kategórii Komplexné architektonické a inžinierske služby a súvisiace technické poradenstvo so špecializáciou Dopravné stavby

## 1.CIEĽ ŠTÚDIE

Spracovanie dopravno-inžinierskej dokumentácie vyplývajú z požiadaviek Mesta Trenčín v súvislosti s predpokladaným rozvojom územia v danej lokalite mesta Trenčín..

Predmetom štúdie je navrhnuť dopravné napojenie plochy pre nový cintorín s napojením na Východnú ulicu tak, aby napojenie tvorilo spoločnú križovatku s ul. Halalovka a aby bol zároveň minimalizovaný zásah do existujúceho porastu Lavičkového potoka – šikmým premostením potoka a napojením sa na parcelu č. 3429 k.ú. Trenčín, s pokračovaním ku cintorínu približne v polohe západného okraja bloku cintorína UZ 01D.

## 2.ROZSAH SPRACOVANEJ DOKUMENTÁCIE

Predmetom zákazky je spracovanie overovacej štúdie riešenia dopravného usporiadania v lokalite od križovatky miestnych komunikácií Východná- Halalovka k novému cintorínu s dopravnými plochami zabezpečujúci potrebný servis s maximálnym možným využitím pozemkov mesta . Návrh riešenia je prispôbený konfigurácii jestvujúceho terénu pri zabezpečení čo možno najvyššej miery ochrany územia zelene v priestore medzi MK Východná pozdĺž Lavičkového potoka. Zároveň úpravou križovatky sú riešené aj dopady na ostatné príslušné komunikácie a spevnené plochy.

Spracovaná štúdia predkladá:

Návrh dopravného usporiadania križovatky Východná- Halalovka prostredníctvom oválnej 4 ramennej križovatky D 25

Návrh prístupovej trasy k cintorínu od križovatky po záchytné parkovisko pred cintorínom

Návrh riešenia záchytného parkoviska pred cintorínom a zastávku MHD pred plochami cintorína

Návrh čiastočného smerového výhľadového pokračovania trasy komunikácie od križovatky parkoviska pred cintorínom smerom na Soblahov

Návrh riešenia peších ťahov v riešenom území

Návrh úpravy sprístupnenia dopravnej vybavenosti- hromadných garáží pozdĺž MK Východná

Uzávery a doporučenia

## 3.VSTUPNÉ PODKLADY

Územný plán mesta Trenčín, ZaD č.1-6

Vstupné rokovanie zainteresovaných orgánov zo dňa 13.4.2022 v Trenčíne

Opis predmetu zákazky zo dňa 28.4.2022 Mestom Trenčín :

- zohľadniť možnosť budúceho výhľadového predĺženia komunikácie s napojením na cestu III/1880

- komunikáciu navrhnuť C2 MO 7,5/30 (ak to podmienky umožnia, tak 7,5/50)

- navrhnuť jednostranný chodník š. 3m na strane bloku cintorína
- na opačnej strane komunikácie zabezpečiť územnú rezervu pre výhľadové obojsmerné cyklotrasy (v prípade nevyhovujúcich sklonových pomerov pre cyklo ponechať územnú rezervu pre výhľadové rozšírenie komunikácie)
- parkovisko s kapacitou cca 90 – 100 miest situovať v rámci bloku UZ 01D, vo vzdialenosti cca 15m od bloku UZ 01A, pokiaľ to terénne pomery umožnia, tak aj viac ako 15m, rovnako aj zastávku MHD
- štúdiu spracovať vrátane posúdenia prejazdnosti, charakteristických schematických priečnych rezov a pozdĺžnych profilov
- Polohopisné a výškopisné zameranie riešenej lokality dodané objednávatelom v digitálnom tvare s vytyčením inžinierskych sietí. Spracovateľ :Ing. Tomáš Bagín – geodet Ilava 04/2022. Výškopisné a polohopisné zameranie bolo spracované v súradnicovom systéme JTSK a vo výškovom systéme B.p.v. Spracovateľ geodetických podkladov zároveň dodal aktuálny stav z Katastra nehnuteľností
- objednávatel dodal ako prílohu k ZOD
- č.1- výrez z technickej mapy, katastrálnej mapy, ortofotomapy, LOD model, model terénu
- č.2- skica katastrálna ortofotomapa - orientačná poloha parkoviska a zastávky MHD
- STN 736110 ,736055 , 736102 , 736425 a 736425P
- RÚ STN 736055 /2019
- TP 007 Projektovanie okružných križovatiek na cestných a miestnych komunikáciách 2004 a dodatok č.1 2015
- TP 018 Zásady navrhovania prvkov upokojuvania dopravy na úsekoch cestných prietahov v obciach a mestách ( upokojuvania dopravy) 2019
- TP 048 Navrhovanie debarierizačných opatrení pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie na pozemných komunikáciách
- TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

#### **4.ŠIRŠIE DOPRAVNÉ VZŤAHY, DOPRAVNÉ UZLY V RIEŠENOM ÚZEMÍ**

Riešené územie sa nachádza južne od Východnej ulice v Trenčíne. V územnom pláne je určená plocha pre nový cintorín (UZ 01D), medzi touto plochou a Východnou ulicou sa nachádza lesík Halalovka (UZ 01A), záhradková osada (UZ 01G) a popri Lavičkovom potoku, ktorý tečie popri Východnej, je sprievodná zeleň (UZ 01F).

Východiskový dopravný uzol- styková úrovňová križovatka MK Východná- Halalovka ( zobrazenie širších vzťahov – výkres 01)

#### **5.DOPRAVNO-INŽINIERSKE OBMEDZENIA**

Limity riešenia

- V riešenom území pozdĺž trasy MK Východná z jednej strany a z druhej strany Lavičkovým potokom je vzrastlá zeleň(UZ 01F) - porasty, ktoré je potrebné v čo možno maximálnej miere rešpektovať v dôsledku ochrany životného prostredia
- v tomto území je vedená trasa VTL DN 300 , PN 2,5 MPa. Jeho ochranné pásmo je 8,0 m a bezpečnostné pásmo 20,0 m
- vedenie Lavičkového potoku. Lavičkový potok je v súčasnej dobe premostený mostíkom pri výškovom rozdieli medzi toku a mostíka do 2,0m. Vzdialenosť okraja mostíka od vedenia VTL plynovodu je cca 4,0m. Zároveň v ďalšej časti je tento potok zatrubnený profilom DN 400.
- riešeným územím sú vedené 2 trasy vzdušného vedenia VN. Ich ochranné pásmo je 10 m od krajného vodiča
- ochranné pásmo lesa 15 m od okraja porastu zameraného v podklade t.j. od bloku UZ 01A
- priestorovo nevhodne stavebne riešená križovatka MK Halalovka 2 vetiev a s prístup ku radovým garážam v spodnej časti pozdĺž MK Východná. Jej úprava bola mestom Trenčín riešená prostredníctvom zjednosmernenia dopravnej obsluhy.
- prípustné vzdialenosti križovatiek podľa STN 736110
- konfigurácia výškového prevýšenia jestvujúceho terénu až do 16,6%
- Predpokladaná veľkosť cintorína celkom 70 000 m<sup>2</sup>

## 6. NÁVRH RIEŠENIA DOPRAVNÝCH NAPOJENÍ

### 6.1 Jestvujúci stav komunikácií

Funkčné triedy a kategórie miestnych komunikácií podľa UPN mesta(2022) Trenčín:

MK Východná C-1 MO 8,5/50

MK Halalovka v jestvujúcom stave funkčná trieda D-1 vo výhlade ako trieda C 3

Prístupová trasa k cintorínu C-2 MO7,5/30 doporučené na v =50 km/h

Popis jestvujúceho stavu

#### **MK Východná**

Komunikácia bola pôvodne budovaná ako zberná komunikácia pre prepojenie Sídlnika JUH cez Brezinu do severnej časti mesta Trenčín. Koncepcia bola spracovaná Ing. J. Ševčíkom zo Stavoprojektu Trnava, stredisko Trenčín v 80 rokoch minulého storočia. Vybudovala sa len časť pozdĺž sídliska JUH v kategórii MZ 16,5/60. V súčasnej dobe je upravená dopravným značením pre umožnenie obojstranného odstavovania vozidiel pre obyvateľov sídliska, nakoľko rezervované plochy pre HG na sídlisku sa nevyužili pre túto funkciu. Z uvedených dôvodov sa komunikácia preklasifikovala na obslužnú triedu C-1 s umožnením odstavovania vozidiel.

#### **MK Halalovka**

Komunikácie sa vybudovali ako obslužné, v časti majú jednostranné resp. obojstranné chodníky pozdĺž trasy. V celom úseku sa nevybudovali (časť chodníkov sa využíva na prechod k stojiskám), a preto sú v dnešnej dobe vedené v kategórii Obytných ulíc vo funkčnej triede D1.

Zároveň šírkové usporiadanie vozoviek tejto komunikácie sa využíva na odstavovanie vozidiel pre obyvateľov sídliska JUH. Zjednosmernením sa získali potrebné plochy statickej dopravy čím sa odstránili nevhodnosti dopravných napojení v križovatke s MK Východná.

Vo výhlade je možné preradenie tejto komunikácie do kategórie obslužnej komunikácie C-3.

#### **Dopravný prístup ku dvojstupňovému HG**

Vjazd ku spodným HG pozdĺž MK Východná je riešením ktoré nie je z hľadiska plynulosti a bezpečnosti cestnej dopravy dobrým riešením. Vozidlá z priestoru garáží vychádzajú v nevhodných miestach (priestor pripojenia Halalovka, resp. výjazd na Východnú v priestore odbočovacieho pruhu k zastávke MHD). Pre zlepšenie je potrebné zjednotiť dopravnú obsluhu týchto zariadení

### 6.2 Návrh riešenia križovatky Východná- Halalovka- Prístupová trasa k cintorínu

Dopravný princíp riešenia úrovňovej stykovej križovatky MK Východná- Halalovka- pri stanovených limitoch riešenia s novým pripojením pre Prístupovú komunikáciu pri cintoríne je možný vloženie Oválna križovatky s priemerom D 25.

Navrhované parametre:

Vonkajší priemer D	25 m
Dĺžka priamej na ovále	18,0 m
Stredový prstenec	2,0 m
Šírka vozovky na okruhu	7,5m
Polomery pripojenia	9-12,50m
Šírka vjazdových vetiev	5,0 m
Šírka vyjazdových vetiev	5,0 m
Šírka jazdných pruhov pred oválnou križovatkou	
MK Východná	3,50 m
MK Halalovka- vjazd	3,0 m
MK Halalovka- výjazd	3,5 m
Prístupová trasa k cintorínu	4,50 m
Minimálna šírka pešieho ostrovčeka v križovatke	<1,5 m

Šírka pešieho ťahu v celom priestore križovatky  $\leq 3,0$  m

Úpravou priestoru križovatky vznikne v celom jej priestore vybudovať peší ťah v šírke 3,0m, ktorý bude naväzovať na jestvujúce ťahy od jestvujúcej zastávky MHD pozdĺž MK Východná na oboch stranách, čím sa zvýši bezpečnosť peších v tomto priestore.

Vybudovaním križovatky dôjde k zníženiu počtu odstavných stojísk – celkom -27. Navrhovaná križovatka umožní zjednodušenie dopravnej obsluhy pred HG – prostredníctvom jednosmerného vjazdu  $\text{š}=3,0\text{m}$  z križovatky Halalovka a jednosmerným pravým pripojením pred križovatkou na MK Východná. Priestorové pomery dovoľia posunutie pešieho ťahu od zastávky MHD smerom ku oválnej križovatke, čím vznikne 14 nových stojísk v priestore pred HG.

#### Posúdenie prejazdnosti dopravného riešenia križovatky

Navrhované priestorové usporiadanie komunikačných plôch vyhovuje stanoveným požiadavkám uvedených v Zákone č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a doplnení niektorých zákonov a Vyhláške č.134/2018 Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke.

Posúdenie dopravného návrhu sa spracovalo programom Vehicle Tracking. Predstavuje priemet vlečných dráh návrhového vozidla počas manévrovania v stopovom priemete jazdy vozidla tzv. vlečnej dráhy( obaľovaná krivka). Zobrazuje vozidlo počas manévrovania a to ako priemet jazdy jednotlivých náprav vozidla a priemet obrysu vozidla.

Posudzované typy vozidiel: .( vozidlá TKO dl. do 10m, veľké nákladné automobily VNA dl.10m, autobusy MHD dl.12m, návesové súpravy NS1 dl.16,5m kĺbové autobusy KA 3 dl.18m)- pozri podrobne prílohy 08-10

**Uzáver: predkladané riešenie splňuje všetky požiadavky v zmysle európskych štandardov**

### **6.3 Návrh Prístupovej trasy k cintorínu**

Funkčná trieda C-2

Navrhovaná kategória MOU 7,5/30 ( v križovatke oválnej križovatky, ďalej pre  $v=50\text{km/h}$ )

Parametre Trasy

Dĺžka navrhovanej trasy po cintorín 420,0m

Základná šírka jazdného pruhu  $\text{š}=3,25$  m

Upravená šírka jazdných pruhov

vo vetve oválnej križovatky 5,0 m

v smerových oblúkoch v závislosti na veľkosti R sa upraví rozšírenie podľa tab.8 STN 736110

#### Popis smerového vedenia

Vzhľadom na obmedzujúce limity z hľadiska priestoru boli na začiatku trasy t.j. od osi oválnej križovatky vložené 2 smerové oblúky o  $R=28\text{m}$  po km 0,05369 s potrebným rozšírením jazdných pruhov  $\text{š}=4,50\text{m}$

Od km 0,05369- po km 0,100 83 sa šírka jazdných pruhov zníži na 4,05m pri  $R=30$  m až do km 0,12954.

V tomto úseku sa predpokladá pripojenie do Obytnej zóny Trenčín SUD.(0,092 38) Požadované parametre na pripojovaciu trasu C-2 MOU 7,5/30 s polomeri pripojenia  $R=9,0\text{m}$ .

Od 0,12954 na dl.30m sa zníži šírka trasy na  $\text{š}=3,25\text{m}$  až po KÚ

Smerové oblúky v tomto úseku majú hodnotu od  $R=150\text{m}$  po  $R=200\text{m}$

Šírka pešieho súbežného chodníka  $\text{š}=3,0\text{m}$  v smere staničenia vľavo

Rezerva súbežného koridoru  $\text{š}=3,0\text{m}$  v smere staničenia vpravo.

#### Križovanie trasy

Trasa križuje VTL plynovod DN 300 v km 0,02701 a Lavičkový potok( os) v km 0,04341

najvýhodnejším spôsobom križovania potoka je zrealizovanie ochrany prostredníctvom rámového priepustu. Veľkosť bude sa odvíjať od hydrotechnických podkladov správcu toku. Pre štúdiu vychádzame z parametrov jestvujúceho prekrytia toku. Tomuto by minimálne zodpovedal rámový priepust IZM s vnútorným rozmerom 200cm a šírkou 450cm. Krytie celkom od min 0,7-0,9m. Krytie umožní kompletnú vozovku pre navrhované dopravné zaťaženie a bezpečnostnú vrstvu od min 150 mm po 350mm, Okraj rámového priepustu by bol v km 0,038 01. Ochranné pásmo VTL od jestvujúcej stavby prekrytia potoka je 4,0m. Navrhovaným riešením preklenutia potoka prostredníctvom rámového priepustu by bolo v minime 5,0 až po 7,63m. Na takéto riešenie je potrebné získať výnimku z ochranného pásma VTL 8,0m meraného rovnobežne s trasou plynovodu.( podrobne pozri pozdĺžny profil – výkres 05)

Spracovateľ štúdie upozorňuje Mesto Trenčín, že získanie výnimky z ochranného pásma VTL plynovodu je podstatnou úlohou pri realizovaní zámeru na vybudovanie predkladaného zámeru nového cintorína. Pri striktnom dodržaní ochranného pásma nie je možné riešenie podľa uvažovaného zámeru a zabezpečenia ochrany porastov v tomto priestore.

#### Výškové riešenie trasy

Spracovateľ predkladá výškové riešenie trasy. Návrh uvažuje, že v priestore oválnej križovatky zostanú výškové pomery rovnaké aké sú na jestvujúcej trase MK Východná t.j. po okraj bude sklon 2%

Od okraja oválnej križovatky až po KÚ pri rešpektovaní konfigurácie terénu a limitu sklonových pomerov(12% podľa STN) je navrhnuté výškové riešenie trasy( podrobne výkres 05)

min, sklon 3,40 %

max. sklon 12,0 %

V štúdií sú aj vyznačené priemety svahov úprav terénu vyplývajúce z priečnych sklonov vozovky, chodníka a výškového prevýšenia obrubníkov. Svahy sú obojstranne v sklone 1:2 vrátane rezervy výhľadového riešenia. ( pozri situácie 02-04 a 06)

Od km trasy 0,322-0,363 je navrhované pripojenie plochy parkoviska vrátane pripojovacích oblúkov pre cintorín. Pripojenie parkoviska je v km 0,33859 ( spodná os parkoviska) a v km 0,35459 ( vrchná os parkoviska). V navrhovanej línii pripojenia je pozdĺžny sklon trasy na hodnote 5%.

### **6.3 Návrh riešenia parkoviska pred cintorínom**

#### **6.3.1 Kapacita záchytného parkoviska pred cintorínom**

Stanovenie nárokov statickej dopravy pre návštevníkov vyplýva z ustanovení zmeny STN 736110/Z2 z februára 2015 čl.16.3.9 a 16,3,10 a tab.20

Potreba vyhradených stojísk pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie vyplýva z ustanovení Vyhl.č.532/2002 Z. z. v počte 4% z celkovej potreby parkovacích miest-§ 58 odst 2

Celkový počet stojísk je stanovený podľa vzorca na stupeň osobnej automobilizácie 2,5

$$N = 1,1 \cdot O_o \times K_a + 1,1 \cdot P_o \times K_{mp} \times K_d$$

$$N = 1,1 \cdot O_o + 1,1 \cdot P_o \times K_{mp} \times K_d$$

$$O_o = 0$$

$$N = 1,1 \cdot P_o \times K_{mp} \times K_d$$

**Koeficient 1,1- zahrňa aj 10% rezervu pre krátkodobé parkovanie návštev verejne prístupných parkovacích plôch**

Stanovenie koeficientov :

**Regulačný koeficient mestskej polohy  $k_{mp}$**  uvažujeme  $k_{mp} = 0,6$  lokálne centrum v meste

**Súčiniteľ dĺžby prepravnej práce  $k_d$**  uvažujeme  $k_d = 1,0$  dĺžba dopravnej práce 40:60 zhľadom na uvažované zabezpečenie prístupu prostredníctvom mestskej hromadnej dopravy

### Stanovenie potrebných nárokov

$N = 1,1 \cdot 70000 / 500 \cdot 0,6 \cdot 1,0 = 93$  stojísk

Potrebné nároky statickej dopravy pre Parkovisko pred cintorínom	93 vozidiel
z toho pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie	4 vozidlá

### Navrhovaná kapacita záchytného parkoviska pred cintorínom

Navrhovaná kapacita parkoviska 98 stojísk , z toho 4 pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Na parkovisku budú zriadené 2 stojiská pre stanovištia TAXI a plocha zastávky pre MHD.

Porovnanie nárokov s navrhovanými kapacitami statickej dopravy

<b>V celkovom počte</b>	<b>98&gt;93</b>
-------------------------	-----------------

**Z toho**

pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie	<b>4=4</b>
--	------------

Navrhovaná kapacita parkoviska vyhovuje ustanoveniam STN

### 6.3.2 Technické parametre parkoviska pred cintorínom

Poloha parkoviska a rozmiestnenie sa odvíjajú z rešpektovania ochranných pásiem VN a lesa ,ktoré limitujú samotné umiestnenie. Zároveň rozloženie sa odvíja od jestvujúcej konfigurácie terénu v ktorom sa nachádza základ stožiaru VN. Limitným ukazovateľom pre výškové riešenie je 5% pozdĺžny a priečny sklon. Spracovateľ uvažuje s touto hodnotou i keď STN pripúšťa max. limit 6% hodnotu. Hodnota 5% je v zahraničných odborných literatúrach limitnou pre samovoľné spustenie odstaveného vozidla ( DIN)

Parkovisko má 2 osi jazdných uličiek ktoré sú navzájom prepojené otočom šírky  $s=9,0m$

Navrhované rozmiestnenie všetkých trvale využívaných plôch dopravných zariadení je **mimo ochranných pásiem**.

Parkovisko je navrhované s kolmým spôsobom radenia ( parametre podľa RU/736056(2019):

šírka 2,5m dĺžka 5,0m obojstranne medzi jazdnými uličkami – komfortný spôsob, jazdná ulička  $s=6,0m$  okrajové stojiská  $s=5,30m$  . Pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie je šírka 3,50m a dl.5,30m. Okrajové stojiská majú šírku  $s=2,75m$

Polomery pripojenia na prístupovú trasu od 9-12m . Otoč vnútorný  $R=5,0m$  , vonkajší  $R=14m$ .

Odstavné stojiská pre TAXI: dĺžka 7,75m , šírka 2,5m, čo umožní pohodlné radenie vozidiel jazdou vpred.

Zastávka autobusov MHD. dĺžka 25,0( tesné radenie)pre 2 autobusy dl.12m používané v MHD Trenčín . Šírka 3,50m , Dĺžka obočovacieho pruhu  $L_{odb}=12,50m$  a pripájacieho pruhu  $L_p=10,50m$  ( plná šírka, celkom 19,7m v oblúku)

Pešie plochy majú min šírku 3,0m a nástupné plochy 5,0m. Betónový základ stožiaru VN je od okraja vozidlových plôch v min. odstupovej vzdialenosti 3,0m

### Posúdenie prejazdnosti riešenia

Navrhované priestorové riešenie bolo rovnako posúdené na prejazdnosť navrhového vozidla ( autobus dl.12m a kĺbový autobus dl.18m). Navrhované riešenie vyhovuje z hľadiska prejazdnosti v obaľovej krivke posudzovaných vozidiel. Pozri posúdenie výkres 11a 12.

Výškové riešenie parkoviska je navrhnuté so sklonmi v max. limite 5 % a min limite 3% pre pozdĺžne a priečne sklony. Pešie trasy sú v 2% priečnom sklone. Svahy úprav terénu v sklone 1:2. Podrobne pozri rezy výkres 07

### Dopravná zeleň

Návrh riešenia vychádza z rešpektovania ustanovení STN 736110,kde na protiľahlých 4 stojiskách je umiestnený priestor pre osadenie stromov.

## 7. Uzávery a doporučenia

Predložený návrh dopravného pripojenia na jestvujúce komunikácie v križovatke MK Východná- Halalovka bude slúžiť ako podklad pre zadefinovanie dopravnej infraštruktúry v súvislosti s predpokladaným rozvojom lokality pre výhľadové riešenie usporiadania nového cintorína (UZ 01D). Zároveň ak sa schváli predpokladaná výnimka z ochranného pásma VTL plynovodu a po súhlasnom stanovisku riešenia v lokalite (UZ 01F) orgánmi životného prostredia, vznikne priestor na urbanizáciu územia v zmysle návrhu Územného plánu mesta Trenčín.

Táto štúdia, po prerokovaní a schválení Mestom Trenčín spolu s dotknutými organizáciami štátnej správy bude základom pre koordinovanú realizáciu pri riešení samotného nového cintorína (UZ 01D) a príslušného územia. Predkladané riešenie po dopracovaní v ďalších stupňoch projektovej prípravy umožní ďalším investorom realizovať rozvojové aktivity v tejto oblasti.

Súčasťou nasledujúcich prípravných prác bude zložitá investorská príprava, schválenie zmien územného plánu majetkové vysporiadanie a projektová príprava. Celý investičný proces je v dnešnej dobe zdĺhavý, preto je potrebné prípravu rozvojových aktivít koordinovať s mestom Trenčín, so štátnou správou a pristupovať k problematike s dostatočným predstihom.

Spracovateľ týmto spôsobom chce poďakovať všetkým kolegom a Mestu Trenčín za súčinnosť a odborné rady, ktoré pomohli spracovateľovi upraviť predkladané riešenie do predkladanej verzie riešenia overovacej štúdie.

Piešťany 05/2022



Ing. Stanislav Chmelo