

Materiál na rokovanie
Mestskej rady v Žiline

Číslo materiálu: _____/2017

K bodu programu

ÚZEMNÝ GENEREL DOPRAVY MESTA ŽILINA
S
PLÁNOM UDRŽATELNEJ MOBILITY MESTA

Materiál obsahuje:

1. Návrh na uznesenie
2. Dôvodová správa
3. Materiál
4. Záverečné stanovisko OÚ Žilina, odb. starostlivosti
o ŽP ku Správe o hodnotení strategického dokumentu

Materiál prerokovaný:

Predkladá:

Ing. Igor Choma
primátor mesta

Zodpovedný za vypracovanie:

Ing. Dana Babálová
poverená vedením stavebného odboru

Žilina, apríl 2017

NÁVRH NA UZNESENIE

Uznesenie č. __/2017

Mestská rada v Žiline

I. Odporúča mestskému zastupiteľstvu na jeho najbližšom zasadnutí schváliť

- Územný generel dopravy mesta Žilina s Plánom udržateľnej mobility mesta

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Dôvodom pre obstaranie a spracovanie Územného generelu dopravy (ÚGD) ako územnoplánovacieho podkladu bola potreba podrobnejšieho riešenia problematiky všetkých druhov dopravy na území mesta vo väzbe na Územný plán mesta Žilina (ÚPN-M Žilina) v platnom znení ako aj koordináciu na území mesta pripravovaných zámerov a investičných akcií (Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, diaľnica D1 a D3 s privádzačmi, preložka cesty I/64, Územný generel dopravy Žilinského samosprávneho kraja, Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK, budovanie cyklotrás...).

ÚGD bude slúžiť ako podklad v procese aktualizácie ÚPN-M Žilina v platnom znení podľa §30 ods.4) zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (ďalej len stavebný zákon), ale aj ďalšieho stupňa územnoplánovacích dokumentácií - územných plánov zón (ÚPN-Z) a urbanistických štúdií podľa potrieb rozvoja mesta Žilina. Jedným z výstupov ÚGD je aj Model dopravnej obslužnosti mesta. Územný generel dopravy mesta Žilina, doplnený o Plán udržateľnej mobility mesta PUMM), bude základným dokumentom pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta a priestorového usporiadania jeho územia, ktorý má okrem svojho základného významu slúžiť aj ako podklad pre možnosti čerpania finančných prostriedkov zo štrukturálnych fondov EÚ.

Hlavným cieľom ÚGD je, na základe analýzy súčasného stavu dopravy v území, určiť koncepciu jej dlhodobého rozvoja, preveriť a spodrobiť v ÚPN-M Žilina v jeho platnom znení navrhované riešenie všetkých druhov dopravy. Ide o nastavenie čo najefektívnejšieho systému obsluhy mesta a pohybu v ňom vo všetkých súvislostiach (peší, cyklisti, automobilová doprava, MHD, osobná železničná, nákladná automobilová a železničná, atď.) s identifikáciou základných vnútorných aj vonkajších cieľov jednotlivých druhov dopravy čo bude základňou pre technické riešenia, t.j. hierarchiu komunikácií, peších trás, MHD, až po riešenia križovatiek, výbavu komunikácií, statickú dopravu, a v neposlednom rade pre politiku mesta v oblasti dopravy. Úlohou generelu je koncepčné riešenie všetkých druhov dopravy, ktoré sa v území realizujú. Jeho riešenie vychádza z podrobných analýz demografických a sociologických údajov, dopravno-inžinierskych prieskumov a urbanistických prognóz.

Návrhovým rokom ÚGD je, v súlade s ÚPN-M Žilina v platnom znení rok 2025, výhľadovým rokom, súvisiacim s dlhodobými prognózami, je rok 2045.

Prvým krokom obstarávania bolo, v súlade s §2a a §5 ods.2) zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších zmien a doplnkov spracovanie zadávacieho dokumentu - Zadania pre spracovanie Územného generelu dopravy, v ktorom sú stanovené požiadavky na obsah, rozsah a spôsob spracovania. Toto bolo schválené uznesením Mestského zastupiteľstva v Žiline č. 114/2013 dňa 09.09.2013.

Na základe výberu spracovateľa podľa zákona č. 25/2006 Z.z. o verejnom obstarávaní v znení neskorších predpisov a odsúhlaseného Zadania spracovala v 06/2015 Žilinská univerzita v Žiline koncept návrhu ÚGD, ktorý bo v termíne 07 - 08/2015 prerokovaný. Koncept návrhu, obsahoval zapracovanie Zadania ÚGD mesta Žilina do obsahovej štruktúry riešenia; spracovanie dopravného modelu pre návrhové časové horizonty; návrh verejného dopravného vybavenia vo viacerých variantoch a pre jednotlivé dopravné módy a zhodnotenie predpokladaných vplyvov dopravy na životné prostredie. Model bol navrhnutý ako klasický 4-stupňový. Koncept obsahoval aj zapracovanie analytickej časti, ktorá bola sčasti riešená v samostatných krokoch prípravy na ÚGD a obsahovala analýzy územia a súčasného stavu dopravnej infraštruktúry a prieskumy a rozboru jednotlivých druhov dopravy.

V rámci prerokovania konceptu boli oslovené dotknuté orgány a organizácie z pohľadu dopravnej infraštruktúry (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Žilinský samosprávny kraj, Okresný úrad Žilina, Odb. cestnej dopravy a PK, Okresné riaditeľstvo policajného zboru, dopravný inšpektorát, Slovenská správa ciest, Správa ciest ŽSK, Národná diaľničná spoločnosť a.s., Slovenská autobusová doprava, Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o., Železnice SR, Dopravný úrad, Letisko M. R. Štefánika).

Podkladom pre spracovanie Návrhu ÚGD bolo vyhodnotenie pripomienok doručených v rámci prerokovania konceptu. Jednou z pripomienok bolo odporúčanie dopracovať – upraviť štruktúru ÚGD o Plán udržateľnej mobility (PUM) tak, aby mohol slúžiť ako podklad pre čerpanie finančných prostriedkov zo štrukturálnych fondov EÚ. Z toho dôvodu bol tento doplnený o Plán udržateľnej mobility mesta. Návrh ÚGD teda obsahuje zapracovanie záverov pripomienkového konania do obsahovej štruktúry riešenia; úpravu dopravného modelu pre návrhové časové horizonty a jeho optimalizáciu pre navrhované časové horizonty 2025 a 2045 vybraného variantu usporiadania komunikačnej siete; návrh verejného dopravného vybavenia pre jednotlivé druhy dopravy a zhodnotenie predpokladaných vplyvov dopravy na životné prostredie. Mimo vlastnej štruktúry ÚGD návrh obsahuje aj Model dopravnej obslužnosti mesta ako samostatnú časť riešenia.

Plán udržateľnej mobility je navrhnutý na uspokojenie potrieb mobility osôb, organizácií a podnikateľských subjektov v mestách (a ich okolí) a na zvýšenie kvality života obyvateľov. Staví na existujúcich plánovacích praktikách, ale kladie dôraz na integráciu, participáciu a kontinuálnu evaluáciu. Dopravný systém mesta môže vyhovovať požiadavkám na trvalo udržateľný rozvoj len s podmienkou jasných cieľov a plánu ich realizácie. Plánovanie mestskej mobility vyžaduje systematický prístup.

V máji 2016 bol spracovaný materiál „Územný generel dopravy mesta Žilina – Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a doplnení niektorých zákonov“. Záverečné stanovisko ku správe vydal Okresný úrad Žilina, odb. starostlivosti o životné prostredie, odd. ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia pod číslom OU-ZA-OSZP3-2016/003333-009/Hnl dňa 25.11.2016. Záverečné stanovisko je súčasťou predkladaného materiálu.

OKRESNÝ ÚRAD ŽILINA
odbor starostlivosti o životné prostredie
oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia
Námestie M.R. Štefánika 1, 010 01 Žilina



Záverčné stanovisko
z posúdenia strategického dokumentu
(Číslo: OU-ZA-OSZP3-2016/003333-009/Hnl)

Územný generel dopravy Mesta Žilina

vypracované Okresným úradom Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

1. **Názov**
Mesto Žilina
2. **Identifikačné číslo**
00 321 796
3. **Adresa sídla**
Námestie obetí komunizmu 1, 011 31 Žilina
4. **Kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa**
Ing. Igor Choma
primátor mesta Žilina
Mestský úrad Žilina
Námestie obetí komunizmu, 011 31 Žilina
Tel. č.: +421 (0)41 7063 104
e-mail: primator@zilina.sk

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

1. Názov

Územný generel dopravy Mesta Žilina

2. Charakter

Strategický dokument „Územný generel dopravy mesta Žilina“ (ďalej len „ÚGD-M Žilina“) je územnoplánovací podklad s miestnym dosahom, vypracovaný na základe Územného plánu mesta Žilina (ďalej len „ÚPN-M Žilina“), ktorý podrobne rieši otázky dopravy a ktorý má byť základným územnoplánovacím podkladom pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta Žilina a priestorového usporiadania jeho územia.

3. Hlavné ciele

Hlavným cieľom ÚGD-M Žilina je zabezpečiť návrh podrobného dopravného systému a obsluhy mesta Žilina smerujúcich k trvalej udržateľnosti s dôrazom na vecnú a časovú koordináciu návrhu.

Dôvodom obstarania ÚGD-M Žilina je na základe analýzy aktuálneho dopravného prieskumu jednotlivých druhov dopravy a ich vzájomných vzťahov, preveriť a spodrobiť riešenie všetkých druhov dopravy, ktoré sú navrhované v ÚPN-M Žilina. Nastavenie čo najefektívnejšieho systému obsluhy mesta a pohybu v ňom vo všetkých súvislostiach (chodci, cyklisti, automobilová doprava, MHD, železničná doprava) s intenzifikáciou základných vnútorných aj vonkajších cieľov dopravnej sústavy mesta, čo bude základňou pre technické riešenia a podkladom pre územné rozhodovanie mesta v oblasti dopravy.

4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu

Návrh ÚGD-M Žilina, ktorý bol predmetom posudzovania pozostáva z textovej časti, tabuľkovej časti a grafických príloh.

Textová časť

1. Základné údaje o ÚGD mesta Žilina
2. Analýza súčasného stavu na základe realizovaných prieskumov a rozborov
3. Dopravné prieskumy a štatistické zisťovania
4. Komplexný výpočet dopravnej prognózy
5. Dopravný model pre výhľadový stav
6. Návrh riešenia dopravnej sústavy mesta Žilina
7. Vyhodnotenie prognózneho rozvoja na životné prostredie
8. Trendy a odporúčania na ďalší rozvoj dopravnej infraštruktúry
9. Záverečné zhrnutie z hľadiska ÚPN-M Žilina v platnom znení

Tabuľková časť

Súčasťou strategického dokumentu je viac ako 150 tabuliek, ktoré obsahujú číselné údaje a prehľady o doterajšom, súčasnom i navrhovanom stave v oblasti dopravy riešeného i dotknutého územia.

Grafická časť

1. Výkres širších vzťahov
2. Výkres aglomerácie Žilina
3. Výkresy zaťaženia cestnej siete
4. Komplexné výkresy dopravnej infraštruktúry
5. Výkresy jednotlivých druhov dopravy
6. Vybrané detaily riešenia
7. Schémy hlukovej a emisnej záťaže

ÚGD-M Žilina vychádza zo základného koncepčného materiálu mesta ÚPN-M Žilina. Všetky uvažované prvky súčasného stavu dopravnej i technickej infraštruktúry plne korešpondujú s platným ÚPN-M Žilina. Pre analýzy a návrhy riešenia v jednotlivých zónach mesta boli pri riešení použité platné, resp. rozpracované územné plány zón, prípadne dokumentácie pripravovaných investičných zámerov.

ÚGD-M Žilina má byť základným dokumentom pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta a priestorového usporiadania jeho územia. Obsahuje analýzu súčasného stavu dopravy v území a určuje koncepciu jej dlhodobého rozvoja. Úlohou ÚGD-M Žilina je koncepčné riešenie všetkých druhov dopravy, ktoré sa v území realizujú.

5. Vzťah k iným strategickým dokumentom.

Vzhľadom na charakter strategického dokumentu, ktorý je územnoplánovacím podkladom pre oblasť dopravy v meste Žilina, súvisí tento dokument predovšetkým s Územným plánom mesta Žilina v znení zmien a doplnkov.

Doprava má vo všeobecnosti vzťah i s ďalšími strategickými dokumentmi na medzinárodnej, národnej i regionálnej úrovni z ktorých možno uviesť:

Medzinárodná úroveň

- Európa 2020 – Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu (jún 2010)
- Spoločný strategický rámec na roky 2014 – 2020

Národná úroveň

- Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 v znení KURS 2011 – Zmeny a doplnky č.1 KURS 2001
- Partnerská dohoda Slovenskej republiky na programové obdobie 2014 – 2020
- Národná stratégia regionálneho rozvoja SR
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja SR
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I)
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy v SR do roku 2020, ako príloha Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR

Regionálna úroveň

- Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja v znení zmien a doplnkov
- Územné plány dotknutých obcí
- Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja,

Miestna úroveň

- Územný plán mesta Žilina v znení zmien a doplnkov
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Žilina na roky 2014 – 2020

- Podklady pre dynamické riadenie dopravy na vybranej časti základného komunikačného systému ZÁKOS siete mestských komunikácií v meste Žilina. Časť 1: Analýza súčasného dopravného zaťaženia na hlavných trasách a vybraných križovatkách ZÁKOS. ŽU 2012

III. OPIS PRIEBEHU PRÍPRAVY A POSUDZOVANIA

Obstarávateľom strategického dokumentu ÚGD-M Žilina je mesto Žilina. Návrh ÚGD-M Žilina vypracovala Žilinská univerzita Žilina na základe požiadavky obstarávateľa za účelom prehĺbenia a skonkretizovania riešenia dopravy v meste Žilina.

Koncept ÚGD-M Žilina bol posúdený z hľadiska vplyvu na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“).

Príslušným orgánom pre posudzovanie vplyvov ÚGD-M Žilina na životné prostredie je Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (ďalej len „OÚ Žilina“), ktorý proces posudzovania podľa zákona riadil.

Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania strategického dokumentu

Etapa prípravy a schvaľovania ÚGD-M Žilina	Termín
Vypracovanie a schválenie zadania	09/2013
Vypracovanie konceptu ÚGD-M Žilina	06/2015
Prerokovanie konceptu ÚGD-M Žilina	08/2015
Vypracovanie návrhu ÚGD-M Žilina	12/2015
Predloženie návrhu ÚGD-M Žilina na schválenie	03/2016

Počas tvorby návrhu ÚGD-M Žilina boli priebežne prerokované a pripomienkované jeho jednotlivé časti s obstarávateľom.

Návrh ÚGD-M Žilina bol spolu so správou o hodnotení strategického dokumentu zverejnený na pripomienkovanie dotknutým subjektom aj verejnosti na webových sídlach mesta Žilina i Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len „MŽP SR“) - www.enviroportal.sk.

1. Proces posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie

- Oznámenie o strategickom dokumente „Územný generel dopravy mesta Žilina“ (ďalej len „oznámenie“) podľa § 5 ods. 5 a prílohy č. 2 zákona vypracovala Ing. arch. Júlia Durdyová, odborne spôsobilá osoba pre obstarávanie ÚPD a ÚPP podľa § 2a stavebného zákona v auguste 2015.
- Mesto Žilina doručilo oznámenie na OÚ Žilina podľa § 5 ods. 1 zákona listom č. 16476/2015-36785/DUD z 4. 8. 2015, ktorý bol na OÚ Žilina doručený 10. 8. 2015.
- OÚ Žilina podľa § 6 ods. 2 zverejnil oznámenie na webovom sídle MŽP SR na webovej stránke www.enviroportal.sk s určením termínu a miesta na predloženie pripomienok a miesta a času konania konzultácií a doručil listom č. OU-ZA-OSZP-2015/030009-002/Hnl z 11. 8. 2015 oznámenie s informáciami uvedenými § 6 ods. 3 zákona dotknutým orgánom (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja; Ministerstvo životného prostredia SR; Žilinský samosprávny kraj; Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií; Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie VS

a vybraných zložiek životného prostredia; Okresný úrad Žilina, odbor krízového riadenia; Železnice SR, GR, odbor stratégie; Dopravný úrad, Letisko M. R. Štefánika Bratislava; Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Žiline; Krajský pamiatkový úrad), schvaľujúcemu orgánu (zastupiteľstvo mesta Žilina); dotknutým obciam (Žilina, Bitarová, Gbeľany, Hôrky, Horný Hričov, Lietavská Lúčka, Mojš, Ovčiarsko, Rosina Stráňavy, Teplička nad Váhom).

- V určenom termíne na zasielanie stanovísk k oznámeniu bolo na OÚ Žilina doručených 15 písomných stanovísk podľa § 6 ods. 6 zákona.
- OÚ Žilina po prerokovaní s obstarávateľom, schvaľujúcim orgánom a dotknutými orgánmi s prihladením na stanoviska doručené k oznámeniu určil podľa § 8 zákona rozsah hodnotenia strategického dokumentu listom č. OÚ-ZA-OSZP-2016/003333-004/Hnl z 11. 02. 2016.
- Rozsah hodnotenia bol podľa § 8 ods. 6 zákona zverejnený v plnom rozsahu na webovej stránke MŽP SR www.enviroportal.sk a webovej stránke mesta Žilina spolu s určením termínu a miesta na predloženie pripomienok k rozsahu hodnotenia.
- Pripomienky k rozsahu hodnotenia OÚ Žilina vyhodnotil a doručil ich obstarávateľovi (§ 8 ods. 8 zákona).
- Obstarávateľ, mesto Žilina, zabezpečil hodnotenie vplyvy ÚGD-M Žilina na životné prostredie. Výsledok posudzovania je uvedený v správe o hodnotení strategického dokumentu „Generel dopravy mesta Žilina“ (ďalej len „správa o hodnotení“). Hodnotenie vplyvov ÚGD-M Žilina vykonala a správu o hodnotení vypracovala podľa § 9, prílohy č. 4 zákona a určeného rozsahu hodnotenia spoločnosť ENVI-EKO, s.r.o., Platanová 3225/2, 010 07 Žilina v máji 2016.
- Správu o hodnotení predložil obstarávateľ podľa § 9 ods. 6 zákona OÚ Žilina spolu s návrhom ÚGD-M Žilina listom č.12507/2016-34582/2016-FIT z 29. 06. 2016.
- OÚ Žilina po obdržaní úplnej správy o hodnotení zverejnil správu o hodnotení a návrh strategického dokumentu v plnom znení na webovom sídle MŽP SR www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/uzemny-generel-dopravy-mesta-zilina s uvedením adresy, na ktorú možno predkladať stanoviská verejnosti, a termínu, do ktorého možno predkladať stanoviská.
- Informáciu o vypracovaní návrhu strategického dokumentu a správy o hodnotení, vrátane týchto dokumentov v plnom znení, zverejnilo mesto Žilina na svojej webovej stránke s uvedením miesta a termínu na predkladanie stanovísk.
- Mesto Žilina do 21 dní od zverejnenia správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu zabezpečilo podľa § 11 odsek 3 zákona v spolupráci s príslušným orgánom verejného prerokovanie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu.
- Termín a miesto verejného prerokovania oznámil obstarávateľ, mesto Žilina, príslušnému orgánu a dotknutým orgánom a dotknutým obciam elektronickou poštou z 08. 07. 2016 termín a miesto verejného prerokovania a zároveň informáciu o čase jeho konania zverejnil spôsobom v mieste obvyklým na webovom sídle mesta Žilina. Príslušný orgán OÚ Žilina zverejnil informáciu o mieste a čase konania verejného prerokovania bez zbytočného odkladu na webovom sídle MŽP SR www.enviroportal.sk.
- Verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu ÚGD-M Žilina sa konalo 19. 07. 2016 o 9:00 hod. v malej zasedačke Mestského úradu v Žiline.
- OÚ Žilina určil na vypracovanie odborného posudku podľa § 13 zákona, listom č. OU-ZA-OSZP-2016/003333-007/Hnl z 22. 07. 2016 Ing. Vieru Huskovú, zapísanú v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie činností na životné prostredie pod č. 134/96 - OPV.

- Obstarávateľ – Mesto Žilina listom č. 19086/2016-64167/2016-FIT zo dňa 03. 11. 2016 zaslal Odborný posudok k strategickému dokumentu „Územný generel dopravy Mesta Žilina“, ktorý bol doručený na okresný úrad dňa 07. 11. 2016
- Na základe doručených podkladov vyhodnotených v odbornom posudku sa vydáva toto záverečné stanovisko v novembri 2016

2. Orgán kompetentný na prijatie strategického dokumentu

Mestské zastupiteľstvo v Žiline

3. Druh prijatia, rozhodnutia

Uznesenie mestského zastupiteľstva mesta Žilina

4. Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu

Správu o hodnotení vypracovala spoločnosť ENVI-EKO, s. r. o., Platanová 3225/2, 010 07 Žilina v máji 2016 - podľa § 9 a prílohy č. 4 zákona.

5. Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu

Správu o hodnotení strategického dokumentu posúdila Ing. Viera Husková, zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod č. 134/96 – OPV, na základe listu č. OU-ZA-OSZP-2016/003333-007/HnI z 22. 07. 2016, ktorým ju OÚ Žilina určil na vypracovanie odborného posudku, podľa § 13 ods. 4 zákona.

Odborný posudok bol vypracovaný podľa § 36 ods. 6 zákona a obsahuje všetky náležitosti, ktoré sú v ňom ustanovené.

Na základe výsledkov posúdenia spracovateľka odborného posudku konštatovala, že správa o hodnotení je vypracovaná v štruktúre podľa prílohy č. 4 zákona a vzhľadom na charakter a rozsah strategického dokumentu poskytuje dostatok informácií o predpokladaných vplyvoch na strategického dokumentu na životné prostredie a obsahuje tiež návrh na odstránenie alebo zmiernenie identifikovaných vplyvov. Pri hodnotení správy o hodnotení nebola zistená nevhodná interpretácia ani úmyselné skresľovanie vstupných údajov.

Súčasťou odborného posudku bolo okrem posúdenia správy o hodnotení i posúdenie priebehu a úrovne procesu posudzovania strategického dokumentu a návrh záverečného stanoviska z procesu posudzovania.

Spracovateľka odborného posudku po vyhodnotení úplnosti správy o hodnotení, stanovísk k správe o hodnotení, úplnosti zistenia kladných a záporných vplyvov navrhovanej činnosti, vstupných informácií, výsledku verejného prerokovania návrhu strategického dokumentu a správy o hodnotení, návrhov opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie odporučila schválenie strategického dokumentu.

6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie

V zákonom stanovenom termíne boli na OÚ Žilina doručených 13 písomných stanovísk k správe o hodnotení a k návrhu strategického dokumentu. *Vyhodnotenie akceptovania pripomienok z predložených stanovísk je uvedené pri každej pripomienke kurzívou.*

1. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (list č. 17784/2016/AA11-SZEU/48319 z 27. 07. 2016)

Poslali v prílohe listu tieto pripomienky:

Pripomienka č. 1

str. 12 – K textu, ktorý sa týka zjednosmernenia II. okruhu by bolo vhodné odôvodniť (napr. z výsledku modelu), prečo nemôže byť šírkové usporiadanie jazdných pruhov 1 + protismerný vyhradený jazdný pruh. V zmysle podpory udržateľnej mobility nie je problém, aby mali vozidlá IAD k dispozícii iba jeden jazdný pruh za predpokladu, že tým nepríde k zablokovaní ostatných križovatiek s premávkou VOD. Tri jazdné pruhy sú odôvodniteľné napr. v prípade ak by dva jazdné pruhy boli vyhradené jazdné pruhy (pre každý smer jeden).

Vyjadrenie: Druhý okruh je dopravne výrazne preťažený. Pokiaľ sa chce zvýhodniť MHD, je potrebné vytvoriť pre ňu v oboch smeroch samostatné pruhy. V prípade zjednosmernenia je preto nevyhnutné zabezpečiť 3 jazdné pruhy – 2 pre MHD (v každom smere) a 1 pre IAD v jednom smere. Riešenie 1+1 by znamenalo samostatný pruh pre MHD v jednom smere a zdieľaný v opačnom smere, čo nemožno považovať za zvýhodnenie a ani by to neprinieslo očakávaný efekt.

Pripomienka č. 2

str. 14 – kapitola 6.2.4. – Uvedené výrazné obmedzenie dopravy v centre mesta by sa nemalo dotknúť verejnej osobnej dopravy.

Vyjadrenie: Akceptuje sa. Uvedie sa „výrazné obmedzovanie individuálnej automobilovej dopravy v centre mesta“.

Pripomienka č. 3

V celom dokumente požadujeme používať plnohodnotné geografické názvy (napr. ulíc). Obzvlášť neodborne pôsobí používanie výrazu „Májová ulica“ (str. 17), pod ktorým sa myslí „Ulica 1. mája“.

Vyjadrenie: Akceptuje sa.

Pripomienka č. 4

Str. 20 – Etapa I – návrh do roku 2025 – rekonštrukcia autobusovej stanice – Z uvedeného nie je jednoznačné, či sa autobusová stanica bude premiestňovať na Uhoľnú ulicu, alebo či zostane v súčasnej polohe. Zároveň odporúčame zväziť navrhovaný počet 400 PM. Nie je cieľom podpory udržateľnej mobility podporovať vjazd IAD do širšieho centra. Rekonštrukcia/prestavba autobusovej stanice je príležitosťou, ako začať aplikovať politiku podpory udržateľnej mobility.

Vyjadrenie: Premiestnenie autobusovej stanice sa predpokladá len vo výhľade, tzn. po roku 2025. V súčasnosti je pripravená rekonštrukcia pôvodnej autobusovej stanice v súčasnej polohe. Otázka obmedzenia počtu parkovacích stojísk navrhovanej stavby je v tomto prípade diskutabilná, nakoľko autobusová ani železničná stanica nemajú v súčasnosti požadované potrebné parkovacie a odstavné miesta, čo tiež negatívne ovplyvňuje používanie verejnej hromadnej dopravy.

Pripomienka č. 5

str. 20 – Návrh na úpravu a zlepšenie statickej dopravy. Upozorňujeme, že zvýšenie počtu parkovacích miest nie je v súlade s politikou podpory udržateľnej mobility. Výstavba parkovacích garáží by mala zmysel iba v prípade, ak by viedla k eliminácii parkovania v uličných priestoroch.

Vyjadrenie: V uvedených prípadoch ide skutočne o znížovanie parkovania v uličných priestoroch prostredníctvom výstavby hromadných garáží a doplnenie chýbajúcich parkovacích stojísk v obytných súboroch.

Pripomienka č. 6

str. 21 – Upozorňujeme, že reštrikcia vjazdu IAD do centra musí ísť paralelne s reštrikciou parkovacích miest.

Vyjadrenie: Akceptuje sa.

Pripomienka č. 7

str. 21 – Odporúčame doplniť že atraktivita parkovacích domov závisí aj od cenovej politiky prevádzkovateľa.

Vyjadrenie: Akceptuje sa.

Pripomienka č. 8

str. 22 – V návrhu na umiestnenie záchytných parkovísk odporúčame doplniť, ako sa bude zabezpečovať obsluha týchto záchytných parkovísk.

Vyjadrenie: Záchytné parkoviská budú pripojené na systém MHD s pravidelným zabezpečením dopravy do centra mesta.

Pripomienka č. 9

str. 23 – K opatreniu „Výstavba PM na úrovni terénu v I. etape v mieste plánovaných PD“ odporúčame doplniť informáciu, či je v súčasnosti preverená finančná účinnosť uvedeného riešenia.

Vyjadrenie: Neakceptuje sa. Požiadavka nie je predmetom posudzovaného dokumentu.

Pripomienka č. 10

str. 23 – V bode týkajúcom sa finančného prínosu z parkovania odporúčame zdôrazniť, že zisk z parkovania má byť príjmom do rozpočtu mesta.

Vyjadrenie: Akceptuje sa.

Pripomienka č. 11

str. 23 – Upozorňujeme, že definovaná zásada „zabezpečiť dodatočnú výstavbu hromadných garáží v reálnych dochádzkových vzdialenostiach od bydliska“ nie je v súlade s princípom udržateľnej mobility. V texte sa napr. nespomína možnosť zatriktívniť verejnú osobnú dopravu do týchto oblastí.

Vyjadrenie: Neakceptuje sa. Trasovanie MHD nemá nič spoločné s dostupnosťou odstavných miest v obytných zónach. Pokiaľ nebudú plochy v reálnych dochádzkových vzdialenostiach, opäť za IAD presunie do zón v blízkosti obydliá.

Pripomienka č. 12

str. 24 – Upozorňujeme, že vytvorením dodatočného počtu parkovacích miest na vlastnom pozemku sa neprispieva k útlmu automobilovej dopravy.

Vyjadrenie: Požiadavka je veľmi relatívna a nie je možné aplikovať ju všeobecne. Závisí od typu objektu. Pri obytných objektoch je to úplne irelevantné, a rovnako pri niektorých službách.

Pripomienka č. 13

str. 24 – Využívanie kombinovaných systémov využívania VHD a využitím parkovísk P+R, K+R, B+R, P+G. Upozorňujeme, že tieto parkoviská nebudú mať zmysel, kým budú vodiči motivovaní jazdiť do širšieho mesta automobilom (napr. budú motivovaní výstavbou parkovacích domov).

Vyjadrenie: Neakceptuje sa. Uvedené typy parkovísk majú rôzne účely. Parkovacie domy majú pokryť určité množstvo požiadaviek na statickú dopravu, nie však všetky požiadavky.

Pripomienka č. 14

str. 24 – Z textu v odseku Klasické záchytné parkoviská nie je jednoznačné, čo je „klasické záchytné parkovisko“. Odporúčame doplniť, alebo preformulovať.

Vyjadrenie: Akceptuje sa. Uvedie sa „záchytné parkoviská“.

Pripomienka č. 15

str. 25 – Pešia doprava – Upozorňujeme, že UGD by nemal byť výlučne normatívnym dokumentom, ale v analytickej časti by mal aj identifikovať problémy (napr. komunikácie bez chodníkov, parkovanie na chodníkoch, ohrozenie chodcov na priechodoch pre chodcov).

Vyjadrenie: ÚGD-M Žilina nie je výlučne normatívnym dokumentom. Má charakter územnoplánovacieho podkladu a niektorým otázkam (napr. organizácii dopravy) sa nevenuje. To je náplňou GDP.

Pripomienka č. 16

str. 26 – V kapitole Cyklistická doprava upozorňujeme na absenciu identifikácie problémov v cyklistickej doprave.

Vyjadrenie: Problémy cyklistickej dopravy sú v ÚGD-M Žilina identifikované primerane charakteru posudzovaného dokumentu.

Pripomienka č. 17

str. 34 – V kapitolách 8.3 a 8.3 odporúčame v zmysle podpory udržateľnej mobility doplniť aj dopravné upokojovanie.

Vyjadrenie: Problematika upokojovania dopravy nie je samostatným bodom ÚGD-M Žilina, ale je jedným zo zámerov pri navrhovaní ďalšieho rozvoja dopravy v meste Žilina primerane charakteru posudzovaného dokumentu.

Pripomienka č. 18

str. 36 – V kapitole 8.5.3 by bolo vhodné aspoň výhľadovo naznačiť, ako sa uvoľnené územie môže využiť.

Vyjadrenie: Požiadavka nie je predmetom posudzovaného dokumentu. Je súčasťou ÚPN-M Žilina.

Pripomienka č. 19

str. 45 – po stranu 87 je v päte dokumentu uvedený Nitriansky samosprávny kraj.

Vyjadrenie: Formálna pripomienka. Akceptuje sa.

Pripomienka č. 20

Odporúčame vykonať jazykovú korektúru dokumentu.

Vyjadrenie: Akceptuje sa.

2. **Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany zložiek životného prostredia** (list č. OU-ZA-OSZP3-2016/029865-002/Grf z 21. 07. 2016)
Z hľadiska vodných pomerov nemajú žiadne pripomienky.
Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.
3. **Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany zložiek životného prostredia** (list č. OU-ZA-OSZP3-2016/09863-002/Deb z 20. 07. 2016)
Ako príslušný orgán štátnej správy odpadového hospodárstva súhlasí s rozsahom správy strategického dokumentu „Územný generel dopravy Mesta Žilina“ bez návrhov alebo pripomienok.
Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.
4. **Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany zložiek životného prostredia** (list č. OU-ZA-OSZP3-2016/029862-002/Bre z 12. 07. 2016)
Konštatujú, že strategický dokument a v ňom hodnotené činnosti nezasahujú do územia Natura 2000 a nezasahujú do žiadnych vyhlásených veľkoplošných a maloplošných chránených území. Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny s predloženou správou o hodnotení strategického dokumentu súhlasia bez pripomienok.
Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.
5. **Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany zložiek životného prostredia** (list č. OU-ZA-OSZP3-2016/029864-002/Roj z 11. 07. 2016)
Úsek štátnej správy ochrany ovzdušia nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení strategického dokumentu.
Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.
6. **Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií** (list č. OU-ZA-OCDPK-2016/030396/2/BIL z 02. 08. 2016)
Uvádzajú, že berú správu o hodnotení strategického dokumentu na vedomie bez pripomienok, nakoľko v zásade je možné stotožniť sa s jej záverom, že prevažná časť navrhnutých aktivít uvedených v predmetnom strategickom dokumente a ich naplnenie predstavuje pozitívne

vplyvy na zložky životného prostredia ako aj na obyvateľov, pričom negatíva sú eliminované konkrétnymi navrhovanými činnosťami. Činnosti týkajúce sa ciest I. tried, resp. II. a III. tried je nevyhnutné konzultovať s vlastníkmi týchto ciest, tzn. Slovenskou správou ciest Bratislava, resp. správou ciest Žilinského samosprávneho kraja.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

7. **Železnice Slovenskej republiky, centrálné riaditeľstvo, odbor expertízy** (list č. 22139/2016/0420-2 z 19. 07. 2016)

Nemajú pripomienky k správe o hodnotení strategického dokumentu. Konštatujú, že v strategickom dokumente sú uplatnené požiadavky ŽSR v takom rozsahu, v akom boli špecifikované na zapracovanie do jednotlivých územnoplánovacích dokumentácií týkajúcich sa Žilinského samosprávneho kraja a mesta Žilina. Ďalej informujú, že najdôležitejšou investičnou akciou MDVRR SR a ŽSR je „Dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcich investícií v uzle Žilina, ktorá komplexne rieši železničnú dopravu v meste Žilina. Táto investícia je t. č. v štádiu konferenčného prerokovania dokumentácie pre stavebné povolenie.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

8. **Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Žiline** (list č. A/2016/025551/HŽPZ z 27. 07. 2016)

Vydávajú toto záväzne stanovisko:

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Žiline súhlasí s návrhom podaným podľa § 5 zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. žiadateľa Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Námestie M. R. Štefánika pre obstarávateľa Mesto Žilina, Námestie Obetí komunizmu 1, 011 31 Žilina, IČO: 00321796 na základe výpisu štatistického registra organizácií Štatistického úradu SR na vydanie záväzného stanoviska k návrhu strategického dokumentu „Územný generel dopravy Mesta Žilina“ podľa § 13, ods. 3, písm. a) zákona NR SR č. 355/2007 Z. z. v spojení s ustanovením § 6 ods. 2 zákona NR SR č. 24/2006 Z. z.

Pripomienky:

Orgán na ochranu zdravia bude posudzovať jednotlivé stavby v územnom alebo zlúčenom územnom a stavebnom konaní samostatne podľa zákona NR SR č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Stavba musí byť v súlade s požiadavkami zákona NR SR č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

9. **Dopravný úrad, divízia civilného letectva** (list č. 14268/2016/ROP-002-P/22339 z 18. 07. 2016)

Oboznamujú, že katastrálne územia mesta Žilina sa nachádzajú v ochranných pásmach vizuálnych leteckých zariadení na letisku Žilina v rozsahu „Ochranné pásmo svetelnej približovacej sústavy“ a „Ochranné pásmo svetelnej zostupovej sústavy“, v ochranných pásmach rádiových leteckých pozemných zariadení – systému zariadení na presné priblíženie na Letisku Žilina v rozsahu „Ochranné pásma ILS LLZ 06“ a Ochranné pásma ILS GP 06“ a v ochranných pásmach Heliportu pre leteckú záchrannú službu Fakultnej nemocnice s poliklinikou Žilina, ktoré musia byť pri návrhu využitia územia zohľadnené.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

10. **Mesto Žilina** (list č. 13121/2016-36359/2016-FIT z 14. 07. 2016)

Informuje, že verejnosť bola o správe o hodnotení informovaná vyvesením oznamu na úradnej tabuli mesta Žilina. Oznámenie bolo sprístupnené verejnosti od 08. 07. 2016 do 29. 07. 2016. Správa o hodnotení bola zverejnená na webovom sídle MŽP SR.

Mesto Žilina netrvá na ďalšom posudzovaní.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

11. Obec Rosina (list č. OcÚ-1311-1/2016 z 20. 07. 2016)

Materiál berú na vedomie a nemajú voči nemu žiadne pripomienky.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

12. Obec Liečavská Lúčka (list č. OcÚ-2016/00086/1026/Šm z 01. 08. 2016)

Bez pripomienok. V prílohe zasielajú kópiu potvrdenia o dobe vyvesenia verejnej vyhlášky.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

13. Obec Ovčiarско (list č. 554/2016 z 01. 08. 2016)

Oznamujú, že verejná vyhláška „Územný generel dopravy mesta Žilina“ bola vyvesená na úradnej tabuli a na internetovej stránke obce Ovčiarско od 07. 07. 2016 do 28. 07. 2016. Písomné stanoviská od verejnosti neboli doručené.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

Stanovisko predložené Ministerstvom dopravy výstavby a regionálneho rozvoja SR sa týkalo skôr strategického dokumentu ako správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie. Aj napriek tomu všetky pripomienky predložené v procese posudzovania boli dôsledne vyhodnotené a opodstatnené pripomienky budú zohľadnené v návrhu ÚGD-M Žilina. Opodstatnené požiadavky a pripomienky k správe o hodnotení, ktoré súviseli s vplyvom ÚGD-M Žilina na životné prostredie, boli premietnuté do opatrení z procesu posudzovania.

7. Verejné prerokovanie a jeho závery

Verejné prerokovanie návrhu ÚGD-M Žilina a správy o hodnotení sa konalo v malej zasadačke Miestneho úradu v Žiline, 19. 07. 2016 o 9:00 h s týmto programom:

1. Otvorenie
2. Oboznámenie prítomných so strategickým dokumentom
3. Diskusia
4. Záver

Na verejnom prerokovaní sa zúčastnili zástupcovia obstarávateľa, spracovateľa správy o hodnotení, spracovateľa ÚGD-M Žilina a príslušného orgánu, OÚ Žilina. Podľa prezenčnej listiny sa na verejnom prerokovaní zúčastnilo celkom 9 osôb.

K bodu 1

Účastníkov verejného prerokovania privítal RNDr. Miloslav Badík, zástupca spracovateľa správy o hodnotení, informoval o priebehu posudzovania strategického dokumentu.

K bodu 2

Zástupkyňa spracovateľa strategického dokumentu Ing. Daniela Ďurčanská, CSc. stručne charakterizovala posudzovaný strategický dokument podľa jednotlivých kapitol.

K bodu 3

V rámci diskusie vzniesli prítomní niekoľko otázok a pripomienok k posudzovanému strategickému dokumentu a k správe o hodnotení, na ktoré reagovali zástupcovia obstarávateľa a zástupcovia spracovateľa správy o hodnotení a spracovateľa strategického dokumentu.

Ing. Dagmar Grófová (OÚ Žilina) – informovala sa, či dopravno-sociologický prieskum, bol podkladom pre vypracovanie ÚGD-M Žilina a zároveň i zmien a doplnkov Regionálnej integrovanej územnej stratégie ŽSK.

Ing. Lubomír Mateček (Aut. stanica) – uviedol, že na úrovni kraja sa vypracovávala Regionálnej integrovanej územnej stratégie ŽSK a za tým účelom sa robia dopravno-sociálne prieskumy, tzn. že prieskum vykonaný pre mesto Žilina sa zároveň použije pre dokument kraja ako čiastkový podklad.

Ing. Dagmar Grófová (OÚ Žilina) – doplnila otázku, či sa tie dopravné prieskumy stále dopĺňajú.

Ing. Lubomír Mateček – uviedol, že prieskumy spolu súvisia a využívajú sa pre obidva dokumenty.

prof. Dr. Ing. Martin Decky (ŽU Žilina) – pripomenul, že nebola spomínaná integrovaná doprava, ktorá by mala byť súčasťou ÚGD-M Žilina.

RNDr. Badík – uviedol, že VÚC pripravuje na posudzovanie IDS, len nastal časový posun.

prof. Dr. Ing. Martin Decky (ŽU Žilina) – vzniesol otázku, či sa spracovatelia zaoberali aj nejakým nástrojom pre správu existujúcej dopravnej infraštruktúry tak, aby občan mohol dať reálny podnet, sťažnosť, ktorý by sa previedol legislatívne a následne technicky vyriešil. Či sa uvažuje v správe dopravnej infraštruktúry vo vzťahu k novým rozvojovým aktivitám, aby neboli nad mieru stanovenú zákonom prekračované prípustné limity znečisťujúcich látok v ovzduší.

RNDr. Badík (ENVI-EKO,s.r.o.) – uviedol, že to už bolo v strategickom dokumente hodnotené, prílohu dokumentu tvorí hluková a rozptylová štúdia.

doc. Ing. Daniela Ďurčanská, CSc. (ŽU Žilina) – uviedla, že teraz sa spracováva plán mobility.

prof. Dr. Ing. Martin Decky (ŽU Žilina) – zaujímal sa, či mesto neuvažuje vytvoriť nejaký orgán alebo sekciu riešiacu stav dopravy. Napr. občania nie sú vôbec informovaní, aká je úroveň znečisťujúcich látok z dopravy v meste. Keď sa niekto nebude tomu naplno venovať, tak sa to ďalej nepohne. Spracovanie úplnej exhaláčnej štúdie je niečo iné.

Ing. Lubomír Mateček (Aut. stanica) – doplnil, že mesto si k ÚGD-M Žilina doobjednálo plán udržateľnej mobility, ktorý je oproti ÚGD-M Žilina len rozšírený o určité časti, kde je založený proces monitoringu a účasti verejnosti. Pre vypracovanie sú vytvorené pracovné skupiny. Štruktúra tohto dokumentu je daná uznesením európskej komisie.

prof. Dr. Ing. Martin Decky (ŽU) – pripomenul, že by bolo veľmi dôležité, aby sa v rámci mesta alebo samosprávneho kraja niečo inštitucionalizovalo, kde by sa venovalo monitoringu, vyhodnocovaniu, posudzovaniu životného prostredia v rámci dopravy.

Ing. Lubomír Mateček – uviedol, že to nemôže byť súčasťou tohto projektu.

prof. Dr. Ing. Martin Decky (ŽU) – uznal, že to nemôže byť nejakou integrálnou a dominantnou súčasťou tohto koncepčného materiálu, ale možno v rámci odporúčaní, by sa mohla nejaká vetička objaviť.

Ing. Lubomír Mateček – doplnil, že skôr v rámci plánu udržateľnej mobility, lebo v ňom sa zafinujú takéto opatrenia. Priority, opatrenia v takej štruktúre a všetky tieto zložky sa majú týkať troch sfér a to organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúry. Takže v tej organizačnej zložke by sa mohlo objaviť, že sa navrhuje aby si mesto alebo v prípade, že by to bol kraj, aby si vytvorili niečo, čo by sa zaoberalo tým monitoringom zložiek životného prostredia.

Mgr. Peter Fabiáne – zaujímal sa, či tam boli veci, ktoré spracovatelia navrhovali a obstarávateľ neakceptoval.

doc. Ing. Daniela Ďurčanská, CSc. – uviedla, že to v podstate boli variantné riešenia, ktoré boli s obstarávateľom prerokované. To znamená, že v dokumente zostali ako variantné riešenia a v osnove variančných riešení to v dokumente zostalo. V počiatkovej fáze riešenia variančných

riešení bola v podstate väčšia škála , ale do konečného dokumentu zostala z nich tak polovica, ale tie všetky boli prerokované a v dokumente zostali.

Mgr. Peter Fabiáne – pýtal sa, či integrovaná doprava by nemala byť súčasťou tohto dokumentu.

doc. Ing. Daniela Ďurčanská, CSc. – *nie, integrovaná doprava bude riešená v pláne udržateľnej mobility*

K bodu 4

Mgr. Badík v závere poďakoval prítomným za aktívnu účasť a ukončil verejné prerokovanie.

Z verejného prerokovania neboli prijaté žiadne osobitné závery.

Priebeh verejného rokovania bol písomne zaznamenaný v zápisnici z verejného prerokovania a je spolu s prezenčnou listinou súčasťou archivovanej dokumentácie z procesu posudzovania. Zápisnicu zapísala Mgr. Ivana Fiťmová, zástupkyňa obstarávateľa, MsÚ Žilina.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Predmetom posudzovania bol ÚGD-M Žilina, ktorý má byť základným územnoplánovacím podkladom pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta a priestorového usporiadania jeho územia. ÚGD-M Žilina zahŕňa analýzu súčasného stavu dopravy v území a určuje koncepciu jej dlhodobého rozvoja. Jeho úlohou je koncepčné riešenie všetkých druhov dopravy, ktoré sa v území realizujú. Jeho riešenie vychádza z podrobných analýz demografických a sociologických údajov, dopravno-inžinierskych prieskumov a urbanistických prognóz.

V rámci posudzovania strategického dokumentu boli zhodnotené jeho predpokladané vplyvy na životné prostredie vrátane zdravia, (primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne i negatívne). Výsledok posudzovania je podrobne uvedený v správe o hodnotení.

A. Predpokladané vplyvy súvisiace s navrhovanými cieľmi strategického dokumentu

Cestná automobilová doprava

V cestnej automobilovej doprave je zásadným prvkom rozvoja infraštruktúry mesta dobudovanie diaľnice D1 na úsekoch Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka – Dubna Skala a D3 na úseku Strážov – Brodno. Hodnotenie vplyvov uvedených stavieb na životné prostredie a obyvateľstvo bolo vykonané podľa zákona č. 24/2006 Z. z., odporúčané opatrenia z procesu posudzovania boli zohľadnené v rámci územného a stavebného konania.

Dôležitým prvkom cestnej infraštruktúry je prvá časť IV. okružnej ako preložky I/64 od diaľničného privádzача na cestu I/18 na Šibeniciach. ZÁKOS je potrebné rozšíriť o predĺženie ulice 1. mája po Ľavobrežnú s prepojením a úpravou ul. Uhoľná. Súčasne je potrebné riešiť premiestnenie autobusovej stanice a vytvorenie integrovaného terminálu. Okrem uvedených základných prvkov cestnej infraštruktúry sú pre prijateľné riešenie dopravy v meste nutné stavebné aktivity, ktoré prepoja západ mesta s jeho centrom.

Riešenie II. mestského okruhu

II. mestský okruh – tvoria ulice Veľká okružná – 1. mája – Hviezdoslavova – Kálov – Hurbanova ul. Okruh je nadmerne zaťažený (vrátane križovatky so Spanyolovou ul.), zasahuje do

hlavnej pešej trasy pred železničnou stanicou. Analyzovaná bola možnosť zjednosmernenia okruhu aj vyčlenenie samostatného pruhu pre MHD.

Strategický cieľ: Riešenie II. mestského okruhu		Hodnotenie vplyvov na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	zložky ŽP	obyvateľstvo
Zjednosmernenie okruhu	zvýšenie plynulosti dopravy	+2	+2
	zníženie zaťaženia križovatiek	+2	+2
	vyčlenenie samostatného pruhu pre MHD	+1	+3
<p>Poznámka: Študované boli obe možnosti zjednosmernenia okruhu:</p> <p>a) Zjednosmernenie v smere hodinových ručičiek. Smer by znamenal zastavovanie vozidiel MHD na strane mestského centra, kde smerujú hlavné pešie ťahy. Smerovanie by pozitívne ovplyvnilo trasovanie v smere od I/64 a I/61 (I/18) od Bratislavy. Všetky pohyby na križovatkách s radiálami by boli realizované v ľavom odbočení s kolíznymi križovaniami sa odbočujúcich vozidiel.</p> <p>b) Zjednosmernenie proti smeru hodinových ručičiek. Smer by znamenal zastavovanie vozidiel MHD na strane odľahlej od mestského centra, čo by znamenalo nutnosť prechodu chodcov cez komunikáciu na každej zastávke MHD. Smerovanie by pozitívne ovplyvnilo trasovanie v smere od I/18 Martin a od Vlčiniec. Všetky pohyby na križovatkách s radiálami by boli realizované v pravom – bezkonfliktnom odbočení.</p> <p>Zmena funkcie Hviezdoslavovej ul. popred žel. st. Žilina a presun II. okruhu cez predĺženú ul. 1. mája na ul. Uhoľná a Kysucká zmení priestorovo celý okruh, prináša aj zmenu v jeho definovanom zjednosmernení. Ulicu Uhoľná je nevyhnutné ponechať v dvojsmernej prevádzke vzhľadom na radiálu ul. Kysucká a jej pripojenie na II. okruh. Rovnako ul. Kysucká je nutné zachovať v obojsmernej premávke po celej dĺžke, z čoho vyplýva nutnosť zachovania podjazdu ul. 1. mája popod železničnú trať ako obojsmernej komunikácie.</p> <p>Návrh obsahuje úpravu smerovania II. okruhu takto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zjednosmerníť okruh od križovatky ulíc Veľká okružná – Hálkova v smere na križovatky ulíc Veľká okružná – Komenského – Spanyolova – Predmestská. MHD viesť v oboch smeroch s jedným protismerným pruhom. - Časť okruhu od križovatky ulíc Predmestská – 1. mája, ďalej po uliciach 1. mája – Uhoľná – Kysucká po križovatku ulíc Kysucká – Hviezdoslavova viesť obojsmerne pre všetku dopravu. - Hviezdoslavova ul. na úseku ul. 1. mája - žst. Žilina – Kysucká len pre MHD a dopravnú obsluhu, úsek popred žst. len pre MHD. - Úsek ul. Kálov obojsmerný po OC Mirage pre všetku dopravu, od OC Mirage cez ulice Hurbanova – Legionárska obojsmerne len pre MHD a dopravnú obsluhu. Ostatnú dopravu na úseku úplne vylúčiť. - II. okruh pokračovať jednosmerne pre IAD po Hollého po križovatku s Jánošíkovou. Ďalej obojsmerne po ul. Murgašova – Veľká okružná po križovatku s ul. Hálkova. - V opačnom smere okruh viesť od križovatky ulíc Hálkova – Veľká okružná po uliciach Veľká okružná, Murgašova, Jánošíkova s následným rozdelením dopravných prúdov po ul. Kmeťova, resp. Bratislavská a Sasinkova. <p>Uvedené riešenie znamená udržateľné intenzity v zóne a vytvorenie funkčného pripojenia centra mesta na jeho západnú časť spojením ul. Jánošíkova a Cestárska.</p> <p><i>Pozitívne vplyvy</i> - zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie zaťaženia križovatiek, zníženie emisií z dopravy, plynulosť a časová úspora pri presunoch v rámci mesta, zvýšenie plynulosti a rýchlosti MHD a časová úspora prepravy.</p>			

Strategický cieľ: Riešenie II. mestského okruhu		Hodnotenie vplyvov na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	zložky ŽP	obyvateľstvo
Prepojenie ul. 1. mája a Ľavobrežnej ul.	odľahčenie neúmerne zaťaženej Kysuckej ul.	-1 až +2	+2
<i>Pozitívne vplyvy</i> – zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie emisií z dopravy, úspora času pri presunoch v rámci mesta.			
<i>Negatívne vplyvy</i> - záber nových plôch, vplyvy počas výstavby.			

Strategický cieľ: Riešenie II. mestského okruhu		Hodnotenie vplyvov na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	zložky ŽP	obyvateľstvo
Pripojenie predĺženia ul. 1. mája, Mimoúrovňové križovanie so železničnou traťou: a) formou podjazdu b) formou nadjazdu	možné realizovať s ukončením pred križovatkou ulíc 1. mája – Milcova ul., s možnosťou smerovania dopravy po výjazde na ul. Milcova – Dlabača – Hviezdoslavova. Smerovanie predpokladá opätovné prepojenie ulíc Dlabača a Hviezdoslavova. Smerovanie by v prípade rozšírenia ul. 1. mája umožnilo zachovať jednosmernú dopravu na II. okruhu po Hviezdoslavovu ul.	-1 až +2	+2
	výjazd zasahuje ku križovatke so Štefánikovou ul. a vylučuje zapojenie ul. 1. mája do jednosmernej dopravy na II. okruhu.	-1 až +2	+1
Poznámka: Obidva študované varianty vychádzajú z predpokladu, že predĺženie ul. 1. mája po ul. Uhoľná a Ľavobrežná bude obojsmerné. V oboch variantoch je nevýhodou nutnosť priestorového zásahu do súčasného areálu autobusovej stanice. Nutnosť zachovania dopravného prepojenia ul. 1. mája – Hviezdoslavova vyžaduje rozšírenie ul. 1. mája o jeden jazdný pruh v každom smere, lokalizovaný vedľa novej komunikácie v smere na Ľavobrežnú. Jazdné pruhy zasiahnu do územia súčasného parkovacieho pruhu a do chodníka pozdĺž autobusovej stanice. Na druhej strane zasiahnu do areálu ŽSR.			
Prepojenie ul. 1. mája a Ľavobrežná a na ul. Uhoľná	vytvára novú časť II. okruhu po trase ul. 1. mája – Uhoľná – Kysucká – Kálov a pri plánovanom rozšírení ul. Kysucká umožní vylúčiť dopravu s výnimkou MHD pred železničnej stanice	+2	+2
	vytvorí predpoklady pre plánovanú zmenu polohy autobusovej stanice	-1 až +2	+2

	do terminálu integrovanej dopravy na Uhoľnej ul.		
<p><i>Pozitívne vplyvy</i> - zvýšenie plynulosti dopravy, znížením emisií z dopravy, časovou úsporou pri presunoch v rámci mesta.</p> <p><i>Negatívne vplyvy</i> - záberom nových plôch pre výstavbu autobusovej stanice, vplyvy počas výstavby.</p>			

Strategický cieľ: Riešenie II. mestského okruhu		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	zložky ŽP	obyvateľstvo
Pripojenie Nemocnice s poliklinikou (NsP)	Pripojenie na ul. Nemocničná - polovičná križovatka s pravým vjazdom a výjazdom	-1 až +2	+2 až +3
	pre pripojenie z centra mesta zachovať súčasné pripojenie vratnou vetvou s podmienkou zablokovania priameho vstupu z ul. Nemocničná	0	0
	nové parkovisko pre návštevníkov NsP v areáli, zmena organizácie dopravy v areáli nemocnice	-1 až +2	+2 až +3
<p><i>Pozitívne vplyvy</i> - zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie emisií z dopravy, časová úspora a zvýšenie komfortu pri parkovaní, zvýšenie plynulosti a rýchlosti prepravy pacientov.</p> <p><i>Negatívne vplyvy</i> - záber nových plôch pre potreby výstavby pripojenia na Nemocničnú ulicu a parkoviska v areáli nemocnice, vplyvy počas výstavby.</p>			

Strategický cieľ: Riešenie napojenia AZIŠ		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	zložky ŽP	obyvateľstvo
Napojenie AZIŠ	most cez rieku Váh s pripojením na ul. Ľavobrežná v lokalite trasy pešej lávky	-2 až +2	+3
	Alternatíva 1: využitie vratnej vetvy Ľavobrežná v križovatke s ul. Na Horeváci podľa ÚPN-M Žilina. V opačnom smere AŽIŠ – Teplička prepojenie pripojením AŽIŠ na cestu II/583	-2 až +2	+2
	Alternatíva 2: zachovanie pravých odbočení a riešenie opačných smerov len cez pripojenie na cestu II/583	-2 až +2	+3
<p>Poznámka: Riešenie pripojenia AŽIŠ</p> <p>Návrh mosta cez rieku Váh s pripojením na ul. Ľavobrežná v lokalite trasy pešej lávky. Pripojenie na ul. Ľavobrežná je možné len pravými odbočeniami. Problém je riešiteľný dvoma spôsobmi:</p> <p>a) Využitím vratnej vetvy ul. Ľavobrežná v križovatke s ul. Na Horeváci podľa ÚPN-M Žilina. V opačnom smere AŽIŠ – Teplička by bolo prepojenie realizované pripojením AŽIŠ na cestu II/583, ktoré bude realizované podľa projektového návrhu</p>			

b) Zachovaním len pravých odbočení a riešením opačných smerov len cez pripojenie na cestu II/583. Z pohľadu predpokladanej zaťaženia ÚGD-M Žilina odporúča tento variant.

Pozitívne vplyvy – zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie emisií z dopravy, zjednodušenie dopravy do cieľa AŽIŠ, plynulosť a časová úspora pri presunoch v rámci mesta.

Negatívne vplyvy - záber nových plôch pre potreby výstavby pripojenia najmä v priestore premostenia Váhu s možným vplyvom na horninové prostredie, podzemné a povrchové vody, nadregionálny biokoridor Váh a biotu v prípade havarijných situácií počas výstavby. V prípade možného vplyvu na nadregionálny biokoridor Váh je potrebné prijať opatrenia s dôrazom minimalizácie bariérového efektu na biokoridor i faunu (Váh je ťahová cesta vtáctva interkontinentálneho významu).

Strategický cieľ: Riešenie prepojení západ – centrum		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	zložky ŽP	obyvateľstvo
Prepojenie ulice Cestárska a Mudroňova s ulicou Jánošíkova	spojenie novej trasy II. okruhu s obytnou zónou Rázusova a následne celou západnou časťou mesta	-1 až +2	+2
	vhodnosť prepojenia pre osobnú dopravu a pre autobusy MHD	+2	+2
	alternatívne predĺženie po ul. Bratislavská je vzhľadom na výškové pomery a podjazdné výšky možné len pre osobné vozidlá	-1 až +2	+2
Prepojenie ulice Saleziánska – Žitná	priame pripojenie centra mesta	+2	+2
	nevýhodou je nutnosť mimoúrovňového kríženia železničnej trate a vjazd do komplikovanej križovatky ul. Žitná – Škultétyho, po odklonení nákladnej dopravy z ul. Škultétyho by malo zaťaženie križovatky klesnúť	-1 až +2	+2
Prepojenie ulíc Kamenná a Bytčická s cestou I/64 (Metro) ponad ul. Dlhá	predĺžením na ul. Kamenná vznikne prepojenie do priemyselnej zóny s výrazným odľahčením ulíc Bytčická, Dlhá, Kamenná v smere na Váhostav a tiež okružnej križovatky Váhostav	-1 až +2	+3

Poznámka: Pri analýze súčasného stavu dopravnej infraštruktúry bol uvedený ako jeden zo základných dopravných problémov Žiliny nedostatok prepojení medzi západnou časťou mesta a jeho centrom.

Pozitívne vplyvy – odľahčenie intenzity dopravy z iných mestských komunikácií, zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie emisií z dopravy, časová úspora pri presunoch v rámci mesta, zjednodušenie dopravy do cieľa AŽIŠ, plynulosť a časová úspora pri presunoch v rámci mesta.

Negatívne vplyvy - záberom nových plôch pre potreby dobudovania prepojovacích komunikácií, vplyvy počas výstavby.

Strategický cieľ: Ulica Vysokoškolákov		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	zložky ŽP	obyvateľstvo
Ulica Vysokoškolákov	úprava súčasného nevyhovujúceho stavu rozšírením na plnohodnotnú 4-pruhovú komunikáciu po pripojenie na Rosinskú cestu a jej predĺženie v lokalite fy Galimex po plánovaný IV. okruh	-1 až +2	+2
	úprava križovatky s ul. Tajovského na veľkú okružnú križovatku	-1 až +2	+2
	zrušenie malej okružnej križovatky Lidl pri plavárni	-1 až +2	+2
	rozšírenie malých okružných križovatiek pri OC Dubeň a Kaufland o jazdný pruh po okruhu	-1 až +2	+2
	vybudovanie okružnej križovatky pri OD Nay	-1 až +2	+2
	vybudovanie veľkej okružnej križovatky pri VUD s plochami pre otočenie a odstavenie vozidiel MHD	-1 až +2	+2
	výstavba novej križovatky s ul. Rosinská	-1 až +2	+2
Poznámka: Úprava a predĺženie jednej z hlavných radiál mesta – ul. Vysokoškolákov. Súčasťou úpravy je zmena väčšiny súčasných križovatiek.			
<i>Pozitívne vplyvy</i> – zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie emisií z dopravy, časová úspora pri presunoch v rámci mesta.			
<i>Negatívne vplyvy</i> – záber nových plôch pre potreby dobudovaní prepojovacích komunikácií, vplyvy počas výstavby.			

Strategický cieľ: Prepojenie priemyselných zón Priemyselná – Kamenná		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	zložky ŽP	obyvateľstvo
Prepojenie priemyselných zón Priemyselná – Kamenná	zákaz vstupu pre nákladné vozidlá na ul. Škultétyho, aj Závodská	+2	+2
	smerovanie nákladnej dopravy z ul. Kragujevská a Priemyselná. po I/61 – Kragujevská – Rajecká – Dlhá – Bytčická – Kamenná	+2	+2
	zmena dopravného značenia na ceste I/60 v úseku Rondeľ – prieplet s cestou I/64 - Rajecká	+2	+2
	rozšírenie ul. Bytčická na úseku od podjazdu ul. Kamenná po križovatku s ul. Kamenná	-1 až +2	+2
	urýchlenie výstavby IV. okruhu	+2	+2

	v úseku križovatka I/64 (Metro) ul. Kamenná ponad ul. Dlhá		
	uvažované aj prepojením ulíc Cestárska – Mudroňova – Dolné Rudiny okolo SPP, ktoré je nevyhnutné opätovne sprejazdniť a využiť ako alternatívnu trasu pre nákladnú dopravu Priemyselná ul. – Rondel	+2	+2
Poznámka: Prepojenie zón bolo riešené obchádzkovou trasou v smere Kragujevská – Mostná – Rajecká – Dlhá – Bytčická – Kamenná. Trasa vedie po cestách I. triedy I/61 a I/64 a po miestnych komunikáciách Dlhá, Bytčická, Kamenná.			
Pozitívne vplyvy – odľahčenie niektorých častí územia najmä od nákladnej dopravy a dopravy viazanej na priemyselnú zónu Priemyselná - Kamenná, zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie emisií z dopravy, odľahčenie niektorých obytných častí od dopravy.			
Negatívne vplyvy – záber nových plôch pre potreby dobudovania komunikácií, vplyvy počas výstavby.			

Strategický cieľ: Riešenie zóny Solinky – Bôrik		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	zložky ŽP	obyvateľstvo
Riešenie zóny Solinky – Bôrik	prepojenie ulíc Borová – Gaštanova vo vnútri sídliska, ktoré výrazne odľahčí výjazd ul. Borová – Centrálna	-1 až +2	+2
	úprava križovatky ul. Centrálna – Rudnayova – Borová, rozšírenie o odbočovacie pruhy a zrušenie vjazdu do areálu základnej školy z ul. Centrálna	-1 až +2	+2
	úprava križovatky ulíc Pod hájom – Centrálna – Obvodová s doplnením vetvy Bôrická cesta a následným pripojením na Oravskú cestu a križovatku ulíc Oravská – Rudnaya, ÚGD-M Žilina odporúča križovatku riešiť ako malú okružnú	-1 až +2	+2
Poznámka: Pripojenie ul. Borová na ul. Centrálna je dopravne silno problémové vzhľadom na križovatku ulíc Centrálna – Rudnayova – Borová. Dopravne problémová je celá oblasť styku Soliniek s mestskou časťou Bôrik. Návrh obsahuje tri základné opatrenia na zlepšenie dopravnej situácie.			
Pozitívne vplyvy – zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie emisií z dopravy, časová úspora pri presunoch v rámci mesta.			
Negatívne vplyvy – záber nových plôch pre potreby dobudovania komunikácií, vplyvy počas výstavby.			

Strategický cieľ: Riešenie križovatky ulíc Cesta k Paľovej búde – Univerzitná		Hodnotenie vplyvov na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	zložky ŽP	obyvateľstvo
Riešenie križovatky ulíc Cesta k Paľovej búde – Univerzitná ul.	vytvorenie nového pripojenia Cesty k Paľovej búde na ul. Univerzitná s normovými zakružovacími oblúkmi	-1 až +2	+2
	zaslepenie oboch existujúcich vjazdov na ul. Univerzitná vo vzniknutých priestoroch vytvára podmienky pre obsluhu existujúcej stavby	0	0
	vzhľadom na šírkové usporiadanie cesty Na Malý diel navrhuje sa po celej dĺžke od križovatky s ul. Bôrická jej zjednosmernenie (pokračovanie súčasného zjednosmernenia na úseku Bôrická – Vojenský cintorín)	0	-2 až +2
<p>Poznámka: Križovatka ulíc Cesta k Paľovej búde a ul. Univerzitná nadobúda dopravný význam novou výstavbou v priestore medzi oboma ulicami. Súčasnú pripojenie je nevyhovujúce vzhľadom na stavbu v strede existujúcej križovatky, ktorá v podstate vytvára dve križovatky a tiež vzhľadom na komplikované pripojenie úzkej cesty Na Malý diel.</p> <p><i>Pozitívne vplyvy</i> – reorganizáciou dopravy, zníženie emisií z dopravy. <i>Negatívne vplyvy</i> – pre časť dotknutého bývajúcего obyvateľstva sa jedná o vplyv negatívny najmä z hľadiska dopravnej vzdialenosti a zvýšenia časovej náročnosti pri presunoch v rámci mesta, záber nových plôch s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas realizácie napojenia Cesty k Paľovej búde na Univerzitnú.</p>			

Strategický cieľ: Riešenie križovatky ulíc K cintorínu – navrhovaná IV. okružná v Bánovej		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	zložky ŽP	obyvateľstvo
Riešenie križovatky ulíc K cintorínu – navrhovaná IV. okružná v Bánovej	výhľadové predĺžovanie IV. okruhu od ul. Kamenná cez Bánovú v smere na Hôrky a Ovčiarsko v Bánovej pokračuje po Bitarovskej ceste a na križovatke s cestou K cintorínu ďalej novou vetvou križovatky k cintorínu. Následne sa pripojí na trasu súčasnej poľnej cesty a novou križovatkou na ul. Družstevná	-1 až +2	+2
<p><i>Pozitívne vplyvy</i> – reorganizácia dopravy, zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie emisií z dopravy, odľahčenie niektorých mestských komunikácií, časová úspora pri presunoch v rámci mesta. <i>Negatívne vplyvy</i> – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby.</p>			

Strategický cieľ: Riešenie Kuzmányho ulice		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	zložky ŽP	obyvateľstvo
Riešenie Kuzmányho ulice	ulicu ponechať len pre MHD a pridať jej funkciu dopravnej obsluhy pre charterovú autobusovú dopravu	0	+2
	na súčasnom parkovisku pri Poštovej banke Na priekope zriadiť zastávku pre zájazdové autobusy	0	0
Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP i na obyvateľstvo sú vplyvy totožné ako v súčasnosti.			

Statická automobilová doprava

Pre určenie výhľadovej potreby parkovacích stojísk a odstavných miest sa vychádzalo z údajov o nových aktivitách v území.

Výhľadová potreba parkovacích stojísk a odstavných miest

Etapa I. – návrh do roku 2025

Predpokladané nové aktivity do obdobia roku 2025, ktoré budú vyžadovať nové parkovacie stojiska:

Strategický cieľ: Statická automobilová doprava - výhľadová potreba parkovacích a odstavných miest, etapa I. – návrh do roku 2025		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
rekonštrukcia autobusovej stanice	400 stojísk	-2 až +2	+2 až +3
výstavba nového OC na ul. Vysokoškolákov: KIKA	185 stojísk		
rozšírenie EUROPALACE	219 odstavných miest		
rozšírenie OC Dubeň na 975 PM	rozšírenie o 485 stojísk		
polyfunkčný komplex Dve veže na ul. Vysokoškolákov	324 stojísk v podzemnej garáži		
výstavba mestských bytov, ul. K Paľovej Búde	116 odstavných miest		
športové centrum ul. Karpatská,	70 stojísk		
Petzvalova,	70 stojísk (hromadná garáž)		
Petzvalova – Baničova	100 stojísk (hromadná garáž)		
Vlčince, Obežná ul., OC ColorPark	475 stojísk		
Makyta, rekonštrukcia areálu	77 stojísk		
FNsP	rozšírenie o 54 stojísk		

Studničky, Wellpark	76 stojísk		
nové parkovanie vo dvore vedľa hotela Polom	98 stojísk		
ul. Suvorovova	94 stojísk		
Domino, rozšírenie parkoviska	45 stojísk		
obytný súbor Hájik – Hradisko	720 odstavných miest, 2450 stojísk (hromadná garáž)		
obytný súbor Rudiny I.	845 odstavných miest, 198 stojísk		
revitalizácia komplexu Elektrárni na Štefánikovej ul.	100 stojísk		
Poznámka: Navrhovaná činnosť od 100 do 500 stojísk podlieha zisťovaciemu konaniu, nad 500 stojísk povinnému hodnoteniu podľa zákona č. 24/2006 Z. z.			
<i>Pozitívne vplyvy</i> – zlepšenie situácie v parkovaní, úspora času, zabezpečenie plynulosti premávky - eliminácia stresových javov.			
<i>Negatívne vplyvy</i> – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby. Počas prevádzky imisná a hluková záťaž.			

Etapa II. – výhľad do roku 2045

Vo výhľadovom období sa predpokladajú ďalšie aktivity na území mesta, ktoré generujú potrebu nových parkovacích a odstavných miest v území.

Strategický cieľ: Statická automobilová doprava - výhľadová potreba parkovacích a odstavných miest, etapa II. – návrh do roku 2045		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
športcentrum Korytnačka,	498 stojísk	-2 až +2	+2 až +3
obytný súbor Rudiny II.,	314 odstavných miest + 250 stojísk v hromadnej podzemnej garáži		
Hájik – Bradová, IBV	cca 1 300 stojísk (na teréne a v hromadnej garáži)		
<i>Pozitívne vplyvy</i> – zlepšenie situácie v parkovaní, úspora času, zabezpečenie plynulosti premávky - eliminácia stresových javov.			
<i>Negatívne vplyvy</i> – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby. Počas prevádzky imisná a hluková záťaž, možné eliminovať realizáciou opatrení.			

Návrh na umiestnenie parkovacích a odstavných plôch a objektov statickej dopravy v centre

Jedným z princípov riešenia dopravy v centre mesta je reštrikcia vstupu osobných vozidiel do vnútra druhého mestského okruhu s výnimkou dopravnej obsluhy. Ponuka parkovacích a odstavných miest, zrušených v centre mesta, sa zvýši vybudovaním parkovacích domov mimo druhého okruhu.

Strategický cieľ: Umiestnenie parkovacích a odstavných plôch a objektov statickej dopravy v centre, návrh rok 2025		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
PD 1 na ulici Hollého (A), 1PP + 2NP	500 stojísk	-1 až +2	+2 až +3
PD 2 na ulici Hollého (C), 1PP + 2 NP	200 stojísk		
PD 3 na ulici Sasinkova (B), 1PP + 2NP	500 stojísk		
PD 4 na ulici Kmeťova (D), 1PP + 2NP	250 stojísk		
PD 5 na ulici Predmestská, (areál bývalá Makyta), 3NP	600 stojísk		
PD 6 pri autobusovej stanici, 1PP	450 stojísk		
PD 7 pri futbalovom štadióne, 3NP	600 stojísk		
PD 8 na ulici Štefánikova, revitalizovaný objekt Elektrárni, 1PP	104 stojísk		
Poznámka: PP – podzemné podlažie, NP – nadzemné podlažie			
Pozitívne vplyvy – zlepšenie situácie v parkovaní, úspora času, zabezpečenie plynulosti premávky - eliminácia stresových javov.			
Negatívne vplyvy – záber nových plôch, vplyvy výstavby. Počas prevádzky imisná a hluková záťaž, možné eliminovať realizáciou opatrení.			

Návrh na umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách

Aj na sídliskách boli za účelom skvalitnenia podmienok pre statickú dopravu vytypované lokality, ktoré môžu byť využité na výstavbu a prevádzkovanie parkovacích domov a plôch pre statickú dopravu.

Strategický cieľ: Umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách, výhľad rok 2045		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
PD v priestore bývalých PCHZ, 3NP	300 stojísk		
PD v priestore areálu SAD, 3NP	300 stojísk		
PD vedľa NBS na Hlinách 3, parkovací systém: 3 - 4 podlažná veža	40 stojísk		
HG/PG v priestore rozšíreného centra, Rudiny 1PP	385 stojísk		
HG/PD pri Športovej hale (tzv. Korytnačke), 1PP +	500 stojísk		

2NP			
PD pre polyfunkčné objekty (plánovaná KIKA) pri ČS OMV na ul. Vysokoškolákov (vedľa Žilinských komunikácií), 1PP	150 stojísk	-2 až +2	+2 až +3
HG na ul. Obežnej, Vlčince 2, nadzemné podlažia	90 stojísk		
HG na ul. Timravy, Vlčince 2, 1PP a 2NP	180 stojísk		
HG na Solinkách pri ulici Centrálna v priestore namiesto Zberných surovín, NP	90 stojísk		
HG/PG v priestore Hliny 6 - Rudiny 2, 3 NP	210 stojísk		
HG Solinky, ul. Obvodová pri obratisku liniek MHD, pre účely športovo-rekreačného areálu, 3NP	300 stojísk		
HG na Hájiku pri otočke MHD na ulici Dadanova ulici alebo HG na križovatke ulíc Petzvalova a M. Bela (ak to geotechnické podmienky dovoľia), NP	60 stojísk		
HG pod ihriskom na ulici Baničova pri ZŠ (s ihriskom na streche) na Hájiku, PP	80 stojísk		
HG na križovatke ulíc Petzvalova a J. Hronca na Hájiku s ihriskom na streche, PP	95 stojísk		
Poznámka: HG - hromadná garáž, PD – parkovací dom			
<i>Pozitívne vplyvy</i> – zlepšenie situácie v parkovaní, úspora času, zabezpečenie plynulosti premávky - eliminácia stresových javov. <i>Negatívne vplyvy</i> – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby. Počas prevádzky imisná a hluková záťaž, možné eliminovať realizáciou opatrení.			

Návrh na umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch v ŽU a AŽIŠ

Strategický cieľ: Umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách, výhľad rok 2045		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
PD pri plánovanom kongresovom centre v areáli ŽU, NP	500 stojísk	-2 až +2	+2 až +3
PD pre AŽIŠ - areál žilinského športu, 3NP	240 stojísk		
<p><i>Pozitívne vplyvy</i> – zlepšenie situácie v parkovaní, úspora času, zabezpečenie plynulosti premávky - eliminácia stresových javov.</p> <p><i>Negatívne vplyvy</i> – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby. Počas prevádzky imisná a hluková záťaž, možné eliminovať realizáciou opatrení.</p>			

Návrh na umiestnenie záchytných parkovísk

Strategický cieľ: Umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách, výhľad rok 2045		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
ZP1 - v smere od Bratislavy je možné využiť priestor oproti futbalovému štadiónu v Strážove	360 stojísk	-2 až +2	+2
ZP2 - v smere od Martina, priestor bývalého areálu HYZA na ceste I/18	500 stojísk		
ZP3 - v smere od Čadce, plocha súčasného autobazáru pri moteli Anita pri ceste I/11	500 stojísk		
ZP4 - v smere od Prievidze, priestor pri pripojení 4. okružnej na cestu I/64	500 stojísk (môže byť aj dvojpodlažné, 1 000 stojísk)		
<p><i>Pozitívne vplyvy</i> – zlepšenie situácie v parkovaní, úspora času, zabezpečenie plynulosti premávky - eliminácia stresových javov.</p> <p><i>Negatívne vplyvy</i> – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby. Počas prevádzky imisná a hluková záťaž, možné eliminovať realizáciou opatrení.</p>			

Orientačný a informačný systém statickej dopravy

Dobré fungovanie a optimálne využitie parkovacích plôch je podmienené informovanosťou užívateľa o možnostiach parkovania, podmienkach a prístupe k parkovacím plochám a parkovacím domom. Preto sa odporúča vybudovať jednotný informačný systém, na základe ktorého sa užívateľ môže orientovať a zvoliť vhodné riešenie.

Strategický cieľ: Orientačný a informačný systém statickej dopravy		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Orientačný a informačný systém statickej dopravy	Informačné tabule	0	+2
<i>Pozitívne vplyvy: príspevok k plynulosti dopravy v meste.</i>			

Regulácia statickej dopravy

Strategický cieľ: Regulácia statickej dopravy		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Špecifický cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Regulácia statickej dopravy - Infraštruktúrne opatrenia v rámci parkovacej politiky	výstavba záchytných parkovísk P + R na uplatnenie záchytného systému na okraji mesta s motivačným prvkom, <i>parkovací lístok ako lístok na MHD do mesta</i>	-1 až +2	+2
	postupne redukovať stojiska v centrálnej mestskej zóne	0	+2
	výstavba parkovacích stojísk na úrovni terénu v 1. etape v mieste plánovaných parkovacích domov	-1 až +2	+2
	výstavba hromadných garáží s finančnou spoluúčasťou obyvateľov (s možnosťou odpredaja do vlastníctva)	+ až +2	+2
	zaviesť celoplošný koncept upokojovania dopravy v meste zavádzaním Zóny 30 na obslužných komunikáciách, skvalitňovaním cyklistickej a pešej infraštruktúry	+2	+2
	Skvalitňovať a preferovať MHD	+2	+2
<i>Pozitívne vplyvy – zlepšenie situácie v parkovaní, odbremenenie dopravy v meste, upokojenie dopravy vo vyčlenených zónach, skvalitnenie cyklistickej a pešej infraštruktúry.</i>			
<i>Negatívne vplyvy – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby. Počas prevádzky imisná a hluková záťaž, možné eliminovať realizáciou opatrení.</i>			

Pešia doprava

Základným princípom musí byť preferencia pešieho pohybu v hraniciach mesta. Bude potrebné na pešie zóny, ktoré boli vybudované nadviazať a vytvoriť hlavné pešie komunikácie vychádzajúce z historického jadra mesta, ktoré by umožnili chodcovi bezpečný pohyb do všetkých sídlisk situovaných po obvode centra. Hlavné pešie komunikácie umožňujúce plynulý pohyb v oboch smeroch by boli doplnené sieťou vedľajších peších komunikácií prepájajúcich vzájomne pešie komunikácie do systému umožňujúceho pohyb chodca po celom meste. Hlavné pešie komunikácie by viedli z centra na Hájik, Hliny a Solinky, Vlčince a aj smerom do oblasti rekreácie, tzn. na Dubeň a medzi železnicou a riekou Váh (Riviéra).

<i>Strategický cieľ: Pešia doprava</i>		Hodnotenie vplyvu na:	
<i>Špecifický cieľ:</i>	<i>Čiastkový cieľ</i>	Zložky ŽP	obyvateľstvo
	hlavná pešia komunikácia spájajúca Hájik s centrom mesta by mala nadviazať na chodník vedúci z centra Hájika do Závodia a odtiaľ po ľavej strane Závodskej cesty, podchodom pod železnicou a cestou, po ulici Hálkova do centra		
	hlavná pešia komunikácia zo Solíniok do centra by zo Solíniok viedla po pešej lávke na Hliny VI a priestorom budúceho obvodového centra, južne od bytoviek – s pokračovaním po ul. Hečkova do priestoru budúceho obvodového centra (medzi ul. Čulenova, Kraskova, Rudnayova a Nešporova) s pokračovaním po lávke ponad ul. Mostná a Bernolákovou cestu do centra		
	hlavná pešia komunikácia z Vlčiniec do centra – so začiatkom na Nanterskej ulici s pokračovaním popod ul. Nemocničná, po Hlbokej ceste, po ul. Pod Hôrkou a v priestore pod svahom nemocnice po Veľkú okružnú a po ulici Predmestská do centra		
	hlavná pešia komunikácia vedúca do rekreačnej oblasti, medzi sútokom Váhu a Kysuce a Váhu a Rajčianky, medzi Váhom a železničnou traťou Žilina - Bratislava. Komunikácia by viedla z centra a po ul. Framborská a Hollého, popred ZŠ, cez železničnú trať a popod estakádu s pokračovaním po Bratislavskú cestu. Za Bratislavskou cestou by popod železničnú trať viedla ku brehu rieky Váh a pešej lávke, ktorú bude treba vybudovať na druhý breh Váhu, do priestoru bývalej Lodenice		
Námestia ako pešie zóny	vybudovať námestie ako pešiu zónu na Hájiku		

	vybudovať námestie ako pešiu zónu na Solinkách	-1 až +2	+2
	vybudovať námestie ako pešiu zónu na Vlčincoch		
	vybudovať námestie ako pešiu zónu na Hlinách VI		
	vybudovať námestie ako pešiu zónu na Rudinách		
<p><i>Pozitívne vplyvy</i> – skvalitnenie pešej infraštruktúry, rozšírenie peších zón na sídliskách, nepriamy pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov.</p> <p><i>Negatívne vplyvy</i> – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby. Počas prevádzky imisná a hluková záťaž, možné eliminovať realizáciou opatrení.</p>			

Cyklistická doprava

Sieť cyklotrás sa navrhuje ako ucelený systém, ktorý zabezpečí prepojenie jednotlivých mestských častí, susedných obcí až po presahy do územia kraja tak, aby mal zmysluplné využitie pre obyvateľov. Navrhujú sa cyklotrasy všetkých typov cyklistických komunikácií

Strategický cieľ: Cyklistická doprava		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Špecifický cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
dopravná sieť cyklistickej dopravy	cyklotrasy	-1 až +2	+2 až +3
<p>Poznámka: Hlavné osi cyklotrás: Bánová – Závodie – Staré mesto – Považský Chlmec; Bytčica – Solinky – Hliny – Bôrik – Staré mesto – centrum - Budatín – Brodno - Vranie; Vlčince – Staré mesto – Budatín – Zádubnie – Zástranie; Považský Chlmec – Budatín – Staré mesto – Vodné dielo Žilina - Mojšová Lúčka; Trnové – Vlčince – Staré mesto; Vlčince – Rosinky – Staré mesto; Hájik – Závodie – Staré mesto; Brodno – Budatín – Staré mesto; Vranie – Budatín - Staré mesto; Hájik – Hliny – Bôrik – Staré mesto; Žilinská lehota – Strážov – Staré mesto; Vlčince – Rosinky – Vodné Dielo – Teplička – Zástranie. Časť cyklosiete presahuje mestský význam a to v prípade týchto cyklotrás: Rajecká cyklomagistrála; Dolnokysucká magistrála; Vážska cyklomagistrála.</p> <p><i>Pozitívne vplyvy</i> – skvalitnenie cyklistickej infraštruktúry, nepriamy pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov.</p> <p><i>Negatívne vplyvy</i> – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby (vplyvy sú minimálne a málo pravdepodobné, riešiteľné opatreniami počas výstavby).</p>			

Verejná hromadná doprava

Plán dopravnej obslužnosti tvorí samostatnú prílohu ÚGD-M Žilina.

Strategický cieľ: Verejná hromadná doprava		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Čiastkový cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Plán dopravnej obslužnosti	Návrh plánu dopravnej obslužnosti mesta Žilina	0	+2 až +3
<p><i>Pozitívne vplyvy:</i> vplyvy na obyvateľstvo z hľadiska významu samotného strategického dokumentu pre rozvoj a modernizáciu MHD na území mesta.</p>			

Integrovaný dopravný systém

Funkčný integrovaný dopravný systém by mal zastaviť pokles cestujúcich v hromadnej osobnej doprave najmä v kategórii obyčajné cestovné, kde je zaznamenaný najväčší odliv k individuálnej automobilovej doprave.

<i>Strategický cieľ: Integrovaný dopravný systém</i>		Hodnotenie vplyvu na:	
<i>Špecifický cieľ:</i>	<i>Čiastkový cieľ</i>	Zložky ŽP	obyvateľstvo
<i>Integrovaný dopravný systém</i>	vybudovanie funkčného integrovaného dopravného systému	0	+2
<i>Poznámka:</i> Rozhodujúcimi partnermi pre integráciu v uzle Žilina sú: Žilinský samosprávny kraj (prímestská autobusová doprava), MHD Žilina (mesto Žilina), Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (železničná osobná doprava), ostatné mestá a obce ŽSK, zamestnávateľia. V súčasnosti je v štádiu riešenia projekt „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK“ financovaný v rámci výzvy ROP-4.1d-2012/01, vyhlásenej v rámci Regionálneho operačného programu. Cieľom uvedenej stratégie je vytvoriť a navrhnúť riešenie pre zavedenie komplexného integrovaného dopravného systému na území ŽSK. Výstupy projektu budú prezentované v roku 2016. <i>Pozitívne vplyvy:</i> vplyvy na obyvateľstvo z hľadiska významu samotného strategického dokumentu, ktorým je vybudovanie funkčného integrovaného dopravného systému pri využití existujúcich dopravných na území mesta a v prepojení na okolie.			

Železničná doprava

Železničný uzol Žilina je vo fáze prípravy projektov na prestavbu uzla Žilina, plánovacie obdobie je na roky 2017 - 2020. V záväznom pokyne pre investorskú prípravu stavby je tento krok definovaný ako „uzlové“ prepojenie stavieb: ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/h; ŽSR, Žilina Teplička zriaďovacia stanica, 2. stavba, 2. etapa; ŽSR, Modernizácia trate Žilina – Krásno nad Kysucou.

Hodnotenie vplyvov uvedených stavieb na životné prostredie a obyvateľstvo bolo vykonané podľa zákona č. 24/2006 Z. z., odporúčané opatrenia z procesu posudzovania boli zohľadnené v rámci územného a stavebného konania.

Vodná doprava

Podľa ÚPN-M Žilina je v rámci infraštruktúry vodnej dopravy potrebné zabezpečiť územnú rezervu – koridor pre dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa európskych dohôd AGN – vnútrozemské vodné cesty medzinárodného významu, existujúce i plánované a AGTC – kombinovaná doprava na vnútrozemských vodných cestách, v katastrálnych územiach mesta Žilina definovaná ako:

- E 81, C – E 81 Vážska vodná cesta v trase a úsekoch prirodzeného koryta rieky Váh a vodnej nádrže Hričovská priehrada a Vodného diela Žilina s lokalizáciou plánovaného prístavu P81-11 Žilina na VN Hričov;
- koridor spojenia riek E 81 Váh – E 30 Odra v trase a úsekoch prirodzeného koryta rieky Kysuca a plavebného kanála.

Uvedené navrhované činnosti budú vzhľadom na predpokladaný rozsah posúdené z hľadiska vplyvu na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

Letecká doprava

Predĺženie RWY na konečnú dĺžku 2 450 m - vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie boli posúdené podľa zákona č. 24/2006 Z. z. záverečné stanovisko č.2212/09-3.4/ml z 1.6.2009). V záverečnom stanovisku sa uvádza, že „... na realizáciu sa odporúča navrhovaná činnosť v predloženom jedinom variante č. 1 uvedenom v zámere (tzn. komplexná rekonštrukcia dráhového systému Letiska Žilina - Dolný Hričov a realizácia protipovodňových opatrení areálu letiska s prevádzkovými súbormi: prípravné práce, letiskové pohybové plochy, pozemné objekty, komunikácie a parkoviská, letiskové svetelné vybavenie, letiskové rádionavigačné a meteorologické vybavenie, elektroinštalácie, dažďová kanalizácia, protipovodňové opatrenia a ďalšie) za dodržania podmienok určených v kapitole VI. „ZÁVERY“, časti 3. „Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti“ tohto záverečného stanoviska.“

Nakoľko už skončila platnosť záverečného stanoviska (uplynutím lehoty 7 rokov od jeho vydania) bude potrebné navrhovanú činnosť opätovne posúdiť podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

B. Vplyvy na zložky a faktory životného prostredia

V etape strategického posudzovania nebolo možné podrobne identifikovať predpokladané vplyvy na životné prostredie, nakoľko v ÚGD-M Žilina sa poskytuje len všeobecný popis opatrení, ktoré by mohli byť realizované v rámci jeho špecifických cieľov a z nich vyplývajúcich projektov.

Realizáciou ÚGD-M Žilina môžu byť ovplyvnené najmä tieto zložky a faktory životného prostredia v pozitívnom i negatívnom zmysle:

Vplyvy na geomorfologické pomery a horninové prostredie

Realizácia činnosti navrhovaných v rámci ÚGD-M Žilina nebude súvisieť s takými zásahmi, ktoré by spôsobili zásadnú zmenu geomorfologických pomerov územia v ich dosahu.

Žiadna z činností navrhovaných v rámci strategického dokumentu nie je takého charakteru, že aby pri svojej realizácii pri dodržaní navrhovaných opatrení mohla mať vplyv na geologické pomery a ktoré by mohli aktivovať geodynamické javy v dotknutom území.

Horninové prostredie by mohlo byť negatívne ovplyvnené počas výstavby v prípade havárií, čo je málo pravdepodobné. Všetky zásahy do horninového prostredia sa musia dôsledne vykonávať na základe výsledkov podrobného inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu.

Vplyvy na pôdu

Za negatívne vplyvy strategického dokumentu na pôdu možno považovať trvalý záber pôdy v dôsledku výstavby nových zariadení dopravy, najmä na poľnohospodárskej pôde alebo na lesných pozemkoch. Takéto zábery sa predbežne nepredpokladajú, ak by sa vyskytli nebudú tieto zábery rozsiahle.

Vplyvy realizácie strategického dokumentu na pôdu možno hodnotiť ako vplyvy malo významné, závažné negatívne vplyvy strategického dokumentu na pôdu sa nepredpokladajú.

Vplyvy na klimatické pomery a ovzdušie

Implementácia strategického dokumentu vzhľadom na jeho charakter a rozsah nebude významne ovplyvňovať klimatické pomery územia v jeho dosahu.

Vplyvy na ovzdušie

Úroveň znečisťovania ovzdušia v oblasti bola posudzovaná na základe rozptylovej štúdie, vypracovanej na podklade dopravného modelu územia. Podľa výsledkov v súčasnosti v riešenom území dochádza v niektorých prípadoch aj k prekročovaniu ročného imisného limitu pre PM₁₀ na území mesta Žilina a v okolí areálu Dolvap, s. r. o.

Najvýznamnejšie prispievalo podľa výsledkov modelovania k celkovej imisnej situácii v prípade PM₁₀ lokálne vykurovanie (10 – 20 µg/m³). Ďalšou významnou skupinou zdrojov boli priemyslové zdroje (najmä z územia ČR plošne okolo 5 µg/m³, miestne však príspevky dosahovali 20 µg/m³). Okrem toho sa na stave kvality ovzdušia podieľa automobilová doprava. Potvrdzujú to aj výsledky projektu AIR PROGRES CZECHO-SLOVAKIA, ktorý určil automobilovú dopravu a individuálne vykurovanie v Žilinskom kraji ako významný zdroj lokálneho znečistenia ovzdušia, znečistenie z priemyselných zdrojov už nie je také výrazné. Cestná doprava pôsobila na ročné priemerné koncentrácie PM₁₀ podľa výsledkov modelovania lokálne okolo frekventovaných komunikácií (2 – 6 µg/m³).

Počas výstavby zariadení môže dochádzať k znečisťovaniu ovzdušia prachom a emisiami výfukových plynov v dôsledku stavebnej činnosti – prevádzkou stavebnej mechanizácie a stavebnej nákladnej dopravy. Zraniteľné budú miesta pohybu mechanizácie. Tieto vplyvy budú mať len dočasný charakter a je ich možné zmierniť technickými, technologickými a organizačnými opatreniami.

V dôsledku realizácie ÚGD-M Žilina možno jednoznačne očakávať zlepšenie kvality ovzdušia v jeho dosahu, tzn. na území mesta Žilina a v priľahlom území. Závažné negatívne vplyvy realizácie ÚGD-M Žilina na klimatické pomery a ovzdušie dotknutého územia sa nepredpokladajú.

Vplyvy na vodné pomery

Závažné negatívne vplyvy na vodné pomery v riešenom území sa v dôsledku realizácie strategického dokumentu nepredpokladajú. Výnimkou môže byť výstavba navrhovaných dopravných zariadení v kontakte s riekou Váh (napr. premostenie), kedy možno očakávať negatívne vplyvy na povrchové vody počas výstavby. Tieto vplyvy bude možné zmierniť, prípadne odstrániť realizáciou opatrení, ktoré sa navrhnu v etape posudzovania a povoľovania konkrétnych stavieb.

Vplyvy na faunu flóru a ich biotopy

V rámci strategického dokumentu sa rieši doprava prevažne urbanizovaného územia na ktorom sa nenachádzajú pôvodne ani chránené druhy fauny, flóry a ich biotopy, a preto sa nepredpokladajú závažné negatívne vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy.

V rámci realizácie navrhovaných činností môže dôjsť v ojedinelých prípadoch k zásahom do rastlinných a živočíšnych spoločenstiev (napr. parkovej a sprievodnej zelene).

Sprievodnými negatívnymi vplyvmi počas výstavby môžu byť najmä:

- priame ničenie ekosystémov (rastlinných a živočíšnych druhov) počas výstavby;
- zmeny biotopov fauny a flóry;
- narušenie regeneračnej schopnosti ekosystémov;
- vyrušovanie živočíchov (najmä vtákov) z dôvodu zvýšeného pohybu mechanizmov a ľudí;
- priama likvidácia zemných živočíchov;
- rozširovanie nepôvodných (invázných) druhov rastlín a živočíchov;

– zmeny vegetácie a živočíšnych biotopov v okolí nových zariadení.
Predpokladané vplyvy budú upresnené v rámci posudzovania vplyvov a povoľovania konkrétnych činností a v prípade preukázania potreby budú navrhované a následne realizované zmierňujúce opatrenia.

Vplyvy na chránené územia národnej sústavy chránených území

Na území v dosahu posudzovaného strategického dokumentu ÚGD-M Žilina sa nenachádza ani nezasahuje žiadne z vyhlásených veľkoplošných ani maloplošných chránených území ochrany prírody ani iných chránených území.

Vplyvy na krajinu

Realizácia opatrení vyplývajúcich z ÚGD-M Žilina nebude mať významný vplyv na zmenu krajinnej štruktúry, scenérie ani krajinného obrazu.

Vplyvy na urbanný komplex a využívanie zeme

Vzhľadom na charakter a dosah strategického dokumentu sa nepredpokladá, že jeho realizáciou dôjde k zásadnej a významnej zmene urbanného komplexu a využívania zeme v dosahu jeho vplyvu oproti súčasnému stavu.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky a archeologické náleziská

Závažný negatívny vplyv ÚGD-M Žilina na kultúrne a historické pamiatky a archeologické náleziská sa nepredpokladá.

V prípade zistenia nových archeologických nálezov najmä pri zemných prácach v rámci výstavby nových objektov a zariadení dopravy je potrebné postupovať podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.

Vplyvy na paleontologické náleziska a významné geologické lokality

Na riešenom území neboli identifikované paleontologických náleziská ani významné geologické lokality.

V prípade nálezov skamenelín počas zemných prác súvisiacich s výstavbou nových objektov dopravy sa musí postupovať podľa príslušných ustanovení zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravotný stav

Zdravotný stav obyvateľstva je výslednicou zložitej súhry genetického vybavenia ekonomickej a psychosociálnej situácie, kvality životného prostredia, výživy a životného štýlu, ako aj všeobecnej dostupnosti a úrovne zdravotnej starostlivosti.

Kvalita životného prostredia je jedným z rozhodujúcich faktorov vplyvajúcich na zdravie a priemerný vek obyvateľstva.

Predpokladá sa, že realizácia navrhovaných cieľov a opatrení ÚGD-M Žilina bude pozitívne prispievať k zlepšeniu celkového zdravotného stavu obyvateľstva.

Naplnenie cieľov ÚGD-M Žilina územnoplánovacieho podkladu pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta a priestorového usporiadania jeho územia možno považovať z pohľadu obyvateľstva, fungovania mesta Žilina a jeho všetkých aktivít za pozitívny jav. Prevažujú tu vplyvy pozitívne, predpokladané negatívne vplyvy je možno minimalizovať, prípadne odstrániť návrhom a realizáciou opatrení, ktoré vyplynú z posúdenia vplyvov navrhovaných činností na životné prostredie.

Hlavnými negatívnymi vplyvmi dopravy na obyvateľstvo v súčasnosti sú najmä hluková záťaž a znečistenie ovzdušia.

Na základe nameraných hodnôt možno konštatovať, že hluková záťaž sa na väčšine hlavných komunikácií ZÁKOSu v súčasnom období pohybuje nad 60 dB, čo prekračuje povolenú úroveň. Ochranné opatrenia možno vzhľadom na stavebný stav komunikačnej siete realizovať len čiastočne. Zastavané oblasti okolo komunikácií ZÁKOSu možno chrániť len dodatočnými opatreniami, napr. úpravami fasád, výmenou okien a pod.

Hlukové pomery vo výhľadovom období r. 2025 boli posúdené na základe dopravného modelu, kde bolo zahrnuté dobudovanie infraštruktúry v rámci okresu Žilina (D1, D3, 4. mestský okruh, diaľničné privádzače). Je uvažované s nárastom počtu vozidiel v meste Žilina a aj s medziročným nárastom intenzity dopravy. Nakoľko mesto Žilina má silnú cieľovú a zdrojovú dopravu, k výraznému zníženiu hlukovej záťaže len dostavbou infraštruktúry nebude dochádzať.

Predpokladané hlukové zaťaženie pre nulový variant a rok 2025 je uvedené v grafických prílohách strategického dokumentu ÚGD-M Žilina.

Úroveň znečisťovania ovzdušia v oblasti bola posúdená na základe rozptylovej štúdie, spracovanej na podklade dopravného modelu územia. Podľa výsledkov v riešenom území dochádza aj k prekračovaniu ročného imisného limitu pre PM₁₀ na území mesta Žilina a v okolí areálu Dolvap, s.r.o.

Predpokladané emisné zaťaženie pre nulový variant a rok 2025 je uvedené v grafických prílohách strategického dokumentu ÚGD-M Žilina.

V dôsledku naplňovania a realizácie cieľov strategického dokumentu prostredníctvom konkrétnych projektov a opatrení sa predpokladá najmä zvýšenie plynulosti dopravy, zlepšenie podmienok pre MHD a pre chodcov, zlepšenie podmienok v oblasti parkovania, skvalitnenie cyklistickej infraštruktúry, čoho dôsledkom bude zníženie emisií z dopravy, zlepšenie kvality ovzdušia, zlepšenie hlukových pomerov, dosiahne sa úspora času pri presunoch v rámci mesta čo v konečnom dôsledku prispeje i k zníženiu stresových situácií a zlepšeniu zdravotného stavu obyvateľov mesta Žilina.

Negatívne vplyvy realizácie strategického dokumentu môžu súvisieť so záberom pôdy pre umiestnenie nových objektov dopravy (rozšírenie zastavaných plôch) a vplyvy počas výstavby, ktoré sú však dočasného charakteru.

S podmienkou realizácie účinných opatrení a dodržiavania platných limitov sa nepredpokladá závažný negatívny vplyv realizácie strategického dokumentu na dotknuté obyvateľstvo, naopak jeho realizácia bude mať pozitívny vplyv na obyvateľstvo a jeho zdravotný stav.

Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice

Vzhľadom na charakter, lokalizáciu a dosah strategického dokumentu sa nepredpokladajú jeho významné negatívne vplyvy presahujúce štátne hranice.

Kumulatívne vplyvy

Vo všeobecnosti možno konštatovať, že v posudzovanom strategickom dokumente výrazne prevyšujú ciele a opatrenia, ktoré v spolupôsobení s existujúcimi činnosťami, ktoré sú v ich dosahu prispejú k celkovému zlepšeniu životného prostredia na území mesta ako celku,

vrátane vplyvov na obyvateľstvo a jeho zdravie. Z hľadiska synergických a kumulatívnych vplyvov možno predpokladať, že pozitívne vplyvy budú v evidentnej prevahe nad vplyvmi negatívnymi.

Charakter a rozsah kumulatívnych vplyvov strategického dokumentu budú závislé na charaktere, rozsahu a umiestnení konkrétnych projektov a budú podrobne identifikované v rámci posudzovania vplyvov projektov podľa tretej časti zákona.

Vplyvy strategického dokumentu, ktoré bolo možné predpokladať v rámci etapy strategického posudzovania nie sú takého charakteru, ktoré by spôsobili závažný vplyv na životné prostredie územia v jeho dosahu a ktoré by bránili jeho schváleniu.

Negatívne vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie predpokladané v etape strategického posudzovania, je možné zmierniť prípadne odstrániť realizáciou opatrení, uvedených v kapitole V. správy o hodnotení a opatrení, ktoré vyplnú z výsledkov posudzovania konkrétnych činností a projektov podľa tretej časti zákona a ktoré budú upresňované a riešené v etape povoľovania podľa osobitných predpisov za účasti environmentálnych orgánov a orgánov na ochranu zdravia.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, NAVRHOVANÉ ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

Sústavu chránených území Natura 2000 tvoria dva typy území:

- chránené vtáčie územia (osobitne chránené územia (Special Protection Areas, SPA) – vyhlasované na základe smernice Rady 79/409/EHS) o ochrane voľne žijúceho vtáctva);
- chránené územia európskeho významu (osobitné územia ochrany (Special Areas of Conservation, SAC) – vyhlasované na základe smernice Rady 92/43/EHS o ochrane biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín).

Strategický dokument nemá dosah na žiadne z území sústavy chránených území Natura 2000. Nenachádzajú sa tu žiadne chránené vtáčie územia ani navrhované územia európskeho významu. Vplyvy strategického dokumentu na sústavu chránených území Natura 2000 sa nepredpokladajú.

VI. ZÁVERY

1. Výsledok procesu posudzovania

Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zväžil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, so zameraním najmä na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi v jeho dosahu na národnej, regionálnej a lokálnej úrovni, úroveň spracovania správy o hodnotení, stanovísk dotknutých subjektov výsledku verejného prerokovania a konzultácií a za súčasného stavu poznania

s a o d p o r ú č a

schválenie strategického dokumentu „Územný generel dopravy Mesta Žilina“ za podmienky zohľadnenia a realizácie odporúčaní uvedených v kapitole VI./3 tohto záverečného stanoviska s tým, že jednotlivé projekty, vyplývajúce z ÚGD-M Žilina, ktoré dosiahnu prahové hodnoty podľa zákona, budú dôsledne posúdené z hľadiska vplyvov na životné prostredie pred ich schválením alebo povolením podľa osobitných predpisov.

2. Odporúčaná variant

Na schválenie sa odporúča návrh „Územného generelu dopravy Mesta Žilina“, vo variante ktorý bol posudzovaný z hľadiska vplyvov na životné prostredie a upravený podľa relevantných pripomienok, predložených počas procesu posudzovania podľa zákona.

3. Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu

Z výsledkov procesu posudzovania podľa zákona nevyplynuli požiadavky na zásadne prepracovanie alebo dopracovanie posudzovaného návrhu strategického dokumentu. Opodstatnené pripomienky z procesu posudzovania na čiastočnú úpravu (pozri stanovisko MDVRR SR a vyjadrenie k akceptovaniu požiadaviek) sa zohľadnia pri vypracovaní konečnej verzie návrhu ÚGD-M Žilina.

Na prevenciu, zmierňovanie, odstraňovanie a kompenzáciu predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie sa na základe identifikácie predpokladaných vplyvov v etape posudzovania strategického dokumentu odporúčajú pre etapu ďalšieho rozpracovania, posudzovania a etapu povoľovania a následnej realizácie tieto opatrenia:

1. Strategický dokument „Územný generel dopravy Mesta Žilina“ má charakter územnoplánovacieho podkladu, a preto je potrebné jeho návrhy a odporúčania premietnuť primeraným spôsobom do ÚPN-M Žilina, a v prípade potreby i do súvisiaci ÚPN dotknutých

obcí a do ÚPN VÚC Žilinského kraja.

2. Nové zariadenia dopravy navrhované v rámci ÚGD-M Žilina je možné umiestniť a realizovať na území mesta len, ak budú v súlade s ÚPN-M Žilina.
3. Zmeny a doplnky ÚPN-M Žilina vykonané v dôsledku zapracovania námetov a zámerov ÚGD-M Žilina posúdiť podľa príslušných ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z.
4. Zabezpečiť zisťovacie konanie a v prípade potreby i posudzovanie vplyvov na životné prostredie na úrovni konkrétnych projektov z oblasti dopravy v meste Žilina podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie tak, aby bola zabezpečená optimalizácia zvolených riešení a ich lokalizácie, výber environmentálnych technológií, časovej a vecnej následnosti jednotlivých realizačných krokov, ako aj vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických aspektov realizovaných projektov.
5. Pri rozhodovaní o výbere projektov dôsledne sledovať aspekt trvalej udržateľnosti a vyváženosť krátkodobých a dlhodobých vplyvov a zároveň vyváženosť lokálnych, regionálnych a celonárodných prínosov projektu. Pri výbere projektov zohľadňovať najmä:
 - princípy ochrany prírody a krajiny;
 - aspekt udržateľnosti projektu;
 - vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických vplyvov;
 - vyváženosť lokálnych a regionálnych vplyvov projektov;
 - finančnú realizovateľnosť aktivity a efektívnosť vynaložených finančných prostriedkov.
6. Pri príprave projektov vytvoriť podmienky na dialóg medzi expertmi, navrhovateľmi projektov, samosprávou a verejnosťou.
7. Predpokladané vplyvy identifikované v procese strategického hodnotenia ÚGD-M Žilina zohľadniť pri navrhovaní a posudzovaní konkrétnych projektov.
8. Pri príprave, povoľovaní a realizácii konkrétnych projektov a aktivít rešpektovať a dodržiavať požiadavky všetkých súvisiacich všeobecne záväzných právnych predpisov z oblasti ochrany a tvorby životného prostredia a zdravia obyvateľov, ktoré budú platné v čase ich prípravy a realizácie.
9. Pri návrhu lokalizácie konkrétnych projektov minimalizovať zábery pôdy a zohľadňovať všetky environmentálne pomery dotknutého územia.
10. V prípade zásahov do chránených druhov a ich biotopov realizovať zmiernujúce, prípadne kompenzačné opatrenia podľa platných predpisov a po dohode s príslušnými orgánmi a organizáciami ochrany prírody.
11. Zábery zelených plôch a likvidáciu drevín pre potreby výstavby dopravných zariadení bezvýhradne kompenzovať náhradnou výsadbou a zriadením nových zelených plôch na území mesta v súlade so súvisiacimi predpismi.
12. Pri návrhoch projektov zohľadniť požiadavky vyplývajúce zo záväzných častí ÚPN VÚC Žilinského kraja a ÚPN dotknutých obcí.
13. Sledovať a vyhodnocovať vplyvy ÚGD-M Žilina v rámci systému monitorovania a hodnotenia navrhovaného v rámci strategického dokumentu, po doplnení environmentálnych ukazovateľov. Ak sa zistí, že skutočné vplyvy spôsobené implementáciou strategického dokumentu na životné prostredie sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení strategického dokumentu, obstarávateľ je povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu

Strategický dokument „Územný generel dopravy mesta Žilina“ bol predložený na posúdenie v jednom variante riešenia, ktorý bol porovnávaný s nulovým variantom tzn. variantom stavu, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument neprijal. Navrhovaný variant bol výsledkom konsenzu členov jednotlivých pracovných skupín a zohľadnenia opodstatnených pripomienok v rámci jeho prerokovania.

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa zákona na základe oznámenia, stanovisk k oznámeniu, rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu, správy o hodnotení, výsledkov verejného prerokovania, stanovisk k správe, odborného posudku a konzultácií.

Pri hodnotení vplyvov na životné prostredie a vypracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení § 14 zákona.

Pri odporúčaní schválenia strategického dokumentu sa brali do úvahy predpokladané environmentálne, sociálne a hospodárske vplyvy na národnej úrovni ako aj vplyvy na jednotlivé zložky a faktory životného prostredia (napr. horninové prostredie, reliéf, nerastné suroviny, geodynamické a geomorfologické javy, pôdu, miestnu klímu, ovzdušie, povrchové a podzemné vody, hlukovú situáciu a ďalšie fyzikálne a biologické faktory, na genofond, biodiverzitu, ekologickú stabilitu, územia chránené podľa osobitných predpisov vrátane území Natura 2000, krajinu, územný systém ekologickej stability, obyvateľstvo a jeho zdravie, na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické a archeologické náleziská, kultúrne hodnoty nehmotnej povahy a využívanie zeme).

Z výsledkov posudzovania vplyvov na životné prostredie vyplynulo, že návrh ÚGD-M Žilina v posudzovanom variante je prijateľný z hľadiska celkových (negatívnych i pozitívnych) predpokladaných vplyvov na životné prostredie.

V rámci procesu posudzovania sa preukázal potenciál pozitívnych vplyvov ÚGD-M Žilina na životné prostredie za predpokladu realizácie preventívnych opatrení a zabezpečenia monitoringu environmentálnej optimálnosti a jej implementácie na úrovni konkrétnych projektov.

5. Návrh monitoringu

Podľa § 16 zákona je obstarávateľ povinný zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického dokumentu na životné prostredie, prípadne použiť na tento účel existujúci monitoring, aby sa predišlo zdvojeniu monitorovania.

Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie bude spočívať v

- systematickom sledovaní a vyhodnocovaní jeho vplyvov,
- vyhodnocovaní jeho účinnosti,
- zabezpečení odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení strategického dokumentu so skutočným stavom.

Špecifikom posudzovaného dokumentu je skutočnosť, že tento dokument má charakter územnoplánovacieho podkladu a jeho realizácia bude možná len v prípade, že jeho závery a výstupy sú alebo budú premietnuté do ÚPN-M Žilina. Prípadné zmeny a doplnenie ÚPN-M Žilina v dôsledku výstupov ÚGD-M Žilina budú považované za zmenu územnoplánovacej dokumentácie, ktorá podlieha zisťovaciemu konaniu prípadne posudzovaniu podľa zákona.

Monitorovanie vplyvov na životné prostredie sa bude vykonávať v rámci monitorovania vplyvov územnoplánovacej dokumentácie, ktorou je ÚPN-M Žilina.

Monitorovanie vplyvov súvisiacich s dopravou je potrebné realizovať prostredníctvom merateľných indikátorov na národnej a regionálnej úrovni. Okrem ukazovateľov ekonomicko-sociálnych je potrebné dôsledne sledovať vplyv strategického dokumentu i prostredníctvom indikátorov environmentálnych.

Do súboru environmentálnych indikátorov pre monitorovanie vplyvov dopravy treba zaradiť napr.:

- znečistenia ovzdušia v dôsledku,
- hluková záťaž z dopravy,
- trvalé zábery pôdy na nové komunikácie a zariadenia dopravy (v ha a podľa kultúr),
- počet projektov súvisiacich s dopravou, posúdených podľa zákona č. 24/2006 Z. z.,
- plnenie podmienok vyplývajúcich zo stanoviska OÚ Žilina k strategickému dokumentu, podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

Monitorovací systém vplyvov na životné prostredie bude pozostávať zo zberu údajov, uchovávaní údajov a vypracovania hodnotiacich správ.

Aby sa predišlo zdvojovaniu monitorovania, je možné pre účely monitorovania vplyvu strategického dokumentu na životné prostredie použiť aj výsledky existujúceho monitoringu (napr. monitorovanie vykonávané SHMÚ a pod.).

Ak obstarávateľ na základe výsledkov monitorovania zistí, že skutočné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení strategického dokumentu, je povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie a zároveň v prípade potreby zabezpečiť zmenu, doplnenie, prípadne prepracovanie strategického dokumentu.

6. Vyhlásenie sumarizujúce, ako boli začlenené úvahy o environmentálnych aspektoch do strategického dokumentu, ako bola zohľadnená správa o hodnotení strategického dokumentu, ako boli zohľadnené stanoviská verejnosti k správe o hodnotení strategického dokumentu, výsledky uskutočnených konzultácií, dôvody výberu schváleného strategického dokumentu v porovnaní s inými prijateľnými variantmi a informácia o opatreniach, o ktorých sa rozhodlo v súvislosti s monitoringom.

Environmentálne aspekty sú integrálnou súčasťou návrhu strategického dokumentu ÚGD-M Žilina, pretože ciele a navrhované opatrenia sú priamo zamerané na zohľadnenie a riešenie environmentálnych problémov.

Cieľom strategického environmentálneho hodnotenia bolo posúdiť predpokladané vplyvy ÚGD-M Žilina na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a navrhnúť také opatrenia, ktoré budú negatívne vplyvy eliminovať a minimalizovať.

Výsledok posudzovania bude zohľadnený pri úprave strategického dokumentu pred jeho schválením. Návrh vhodných environmentálnych indikátorov na monitorovanie implementácie strategického dokumentu a navrhnuté opatrenia na jeho realizáciu sú zárukou, že vplyvy na životné prostredie budú kontrolované a minimalizované priebežne spolu s implementáciou strategického dokumentu.

Návrh ÚGD-M Žilina bol predložený na posúdenie v jednom variantne riešenia. Pri vypracovaní návrhu strategického dokumentu sa okrem iného zvažovali viaceré varianty zohľadňujúce ciele a geografický rozmer a hľadali sa najvhodnejšie riešenia, ktoré boli zapracované do konečného návrhu strategického dokumentu.

Podľa § 15 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. musí sa pri príprave a schvaľovaní strategického dokumentu prihliadať na existenciu aj obsah záverečného stanoviska z posúdenia strategického

dokumentu a najmä na podmienky prijatia strategického dokumentu.

Ak obstarávateľ nezohľadní pripomienky vyplývajúce zo záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu a ak ide o dopracovanie strategického dokumentu, je povinný svoj postup zdôvodniť a také odôvodnenie zverejniť a doložiť ho spolu so záverečným stanoviskom z posúdenia strategického dokumentu schvaľujúcemu orgánu k návrhu strategického dokumentu.

Obstarávateľ zverejní stanoviská a pripomienky uplatnené k návrhu strategického dokumentu, pričom uvedie, ako ich zohľadnil a zapracoval do tohto návrhu, ako zohľadnil obsah a závery správy o hodnotení, ako zohľadnil dôsledky schválenia strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie, a uvedie dôvody na zvolenie konkrétnej alternatívy strategického dokumentu.

Schvaľujúci orgán nemôže bez záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu schváliť strategický dokument, ktorý je predmetom posudzovania. Schvaľujúci orgán je povinný vziať do úvahy výsledky účasti verejnosti, a to najmä stanoviská verejnosti, výsledky konzultácií a verejného prerokovania s verejnosťou, vznesené pripomienky verejnosti.

Obstarávateľ doručí schválený strategický dokument, ktorému predchádzalo posudzovanie podľa zákona, spolu s príslušnými informáciami podľa ustanovení zákona príslušnému orgánu a zároveň ho zverejní na svojom webovom sídle alebo iným spôsobom v mieste obvyklým.

Príslušný orgán zverejní schválený strategický dokument na webovom sídle MŽP SR najneskôr do piatich dní od jeho doručenia.

Vyhodnotenie zohľadnenie stanovísk predložených k správe o hodnotení je uvedené v časti III/6 tohto záverečného stanoviska.

Za konzultácie (tzn. výmenu názorov) smerujúce k začleneniu environmentálnych aspektov do strategického dokumentu možno považovať aj zverejnenie návrhu strategického dokumentu, rozsahu hodnotenia, správy o hodnotení na webových sídlach obstarávateľa a MŽP SR (www.enviroportal), ich pripomienkovanie a verejné prerokovanie.

1. Informácia pre schvaľujúci orgán o dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov strategického dokumentu

Podľa § 6a zákona je dotknutou verejnosťou pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem o prípravu strategických dokumentov pred ich schválením.

Medzi dotknutú verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov patrí fyzická osoba staršia ako 18 rokov, právnická osoba, občianska iniciatíva podľa odseku 3.

Podľa § 6a ods. 5 dotknutá verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov má právo zúčastniť sa prípravy a posudzovania vplyvov strategického dokumentu, a to až do schválenia strategického dokumentu, vrátane práva podať písomné stanovisko podľa § 6 ods. 6, § 8 ods. 8, § 12 ods. 2, účasti na konzultáciách a verejnom prerokovaní strategického dokumentu.

Čo sa týka práva podať písomné stanovisko podľa § 6 ods. 6, § 8 ods. 8, § 12 ods. 2, ktoré je uvedené v § 6a ods. 5 zákona možno konštatovať, že podľa zákona má takéto právo v SR celá verejnosť v najširšom slova zmysle.

Dotknutú verejnosť, v zmysle vyššie uvedeného tvorí Združenie domových samospráv, P.O. BOX 218, B850 00 Bratislava.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Okresný úrad Žilina
odbor starostlivosti o životné prostredie
oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia
Mgr. Ľubica Hamuliaková

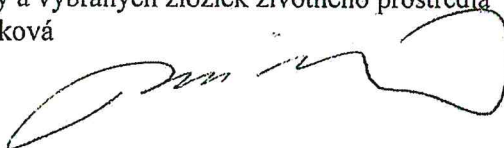
v súčinnosti s

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva so sídlom v Žiline



2. Potvrdenie správnosti údajov

Okresný úrad Žilina
odbor starostlivosti o životné prostredie
oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia
RNDr. Drahomíra Macášková
vedúca odboru



Okresný úrad Žilina
odbor starostlivosti o životné prostredie
Nám. M. R. Štefánika 1
010 01 Žilina
-4-

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Žilina 25. 11. 2016