

č.: OU-ZA-OSZP2-2020/003677-175/Gr

Žilina, 21. 12. 2020

STRATÉGIA UDRŽATEĽNÉHO ROZVOJA DOPRAVY A MOBILITY ŽILINSKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA

Z Á V E R E Č N É S T A N O V I S K O

vydané Okresným úradom v Žiline, odborom starostlivosti o životné prostredie podľa § 14 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

Žilinský samosprávny kraj

2. Identifikačné číslo

37808427

3. Adresa sídla

Ul. Komenského 48
011 09 Žilina

4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa

Ing. Erika Jurinová
predsedníčka Žilinského samosprávneho kraja
Komenského 48, 011 09 Žilina
Tel.: 041/5032700
e-mail: predseda@zilinskazupa.sk
Ing. Katarína Náhlíková
Úrad ŽSK, odbor regionálneho rozvoja

Komenského 48, 011 09 Žilina
Tel.: 041/5032310
e-mail: katarina.nahlikova@zilinskazupa.sk

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

1. Názov

Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja (ďalej „SURDM ŽSK“)

2. Charakter

SURDM ŽSK je strategický dopravno-plánovací dokument, ktorý bude slúžiť ako Plán udržateľnej mobility s prvkami územného generelu dopravy regionálnej úrovne. Bude podkladom pre čerpanie finančných prostriedkov európskych štrukturálnych a investičných fondov, ako aj podkladom pre spracovanie štúdií, stratégií, územných plánov, územnoplánovacích podkladov a plánov dopravnej obslužnosti a iných obdobných dokumentov.

Projekt s názvom: „*Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja*“ je realizovaný z Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 - 2020 (IROP), konkrétne jeho Špecifického cieľa 1.2.1 - *Zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy*.

Stratégia účinne rieši dopravné problémy a rôznorodé požiadavky aktérov prostredníctvom systematického procesu, ktorý vychádzal z analýzy súčasného stavu, stanovenia vízie, cieľov a zámerov, výberu vhodných opatrení, ich aktívnej komunikácii, monitoringu a hodnotenia.

3. Hlavné ciele

SURDM ŽSK je strategický plán vytvorený s cieľom naplniť potreby mobility ľudí v mestách a regiónoch. Vytvára sa s ohľadom na existujúcu plánovaciu prax a princípy integrácie, participácie a rôznych spôsobov hodnotenia.

Hlavnými cieľmi riešenia SURDM ŽSK je definovanie zásadných koncepcných smerov udržateľného a vyváženého rozvoja komplexnej dopravnej sústavy a všetkých jej dopravných systémov s ich priemetom do územia a minimalizáciou dopadov na životné prostredie. Súčasťou stratégie je návrh prevádzkovo racionálnej, funkcie schopnej, ekologicky únosnej a ekonomicky akceptovateľnej siete všetkých relevantných druhov dopravy, dopravnej infraštruktúry a vybavenosti. Jej súčasťou je aj definovanie vízie a cieľov v oblasti dopravy na úrovni kraja.

SURDM ŽSK bude súčasne slúžiť ako plán udržateľnej mobility a bude podkladom pre čerpanie finančných prostriedkov európskych štrukturálnych a investičných fondov, ako aj podkladom pre spracovanie Územného plánu regiónu ŽSK, štúdií, stratégií, územných plánov obcí, územnoplánovacích podkladov a plánov dopravnej obslužnosti a iných obdobných dokumentov.

Cieľom spracovania stratégie je vytvorenie návrhu multimodálneho dopravného riešenia, ktoré rešpektuje výsledky situačnej analýzy, rešpektuje špecifiká dotknutého územia a zohľadňuje potreby budúceho vývoja s dôrazom na trvalo udržateľný rozvoj.

Návrh dopravného riešenia zahŕňa súbor opatrení dopravnej politiky na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni. Súčasťou sú všetky typy dopravy s dôrazom na ich udržateľnosť a tiež tzv. mäkké opatrenia v doprave (napr. marketing, zmena dopravného značenia, zlepšenie kontroly dopravcov a pod.).

SURDM ŽSK v prípade využitia ako územnoplánovacieho podkladu definuje podmieňujúcu reguláciu prípadného ďalšieho územného rozvoja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obsluhy. Súčasťou je územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu.

Primárne ciele spracovania Stratégie sú:

- a) zabezpečiť a ponúknuť dopravné riešenia, ktoré sú dostupné pre všetkých občanov, predovšetkým s ohľadom na významné zdroje a ciele denného pohybu osôb,
- b) zvýšiť bezpečnosť premávky,
- c) znížiť stupeň znečistenia ovzdušia, hluk, skleníkové plyny a spotrebu energie,
- d) zabezpečiť finančne účinnú a udržateľnú dopravu osôb a tovarov,
- e) prispieť k zvýšeniu atraktivity a kvality mestského prostredia a verejných priestorov v záujme občanov.

4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu

Obsah

SURDM ŽSK je strategický dopravno-plánovací dokument, ktorý bude slúžiť ako Plán udržateľnej mobility s prvkami územného generelu dopravy regionálnej úrovne. Bude podkladom pre čerpanie finančných prostriedkov európskych štrukturálnych a investičných fondov, ako aj podkladom pre spracovanie štúdií, stratégií, územných plánov, územnoplánovacích podkladov a plánov dopravnej obslužnosti a iných obdobných dokumentov.

Stratégia účinne rieši dopravné problémy a rôznorodé požiadavky aktérov prostredníctvom systematického procesu, ktorý vychádzal z analýzy súčasného stavu, stanovenia vízie, cieľov a zámerov, výberu vhodných opatrení, ich aktívnej komunikáciu, monitoringu a hodnotenia.

Základnými charakteristikami plánov udržateľnej mobility sú vzhľadom na plánovacie prax a obmedzenia vyplývajúce z právnych predpisov:

- a) dlhodobá vízia a jednoznačný plán implementácie,
- b) vyvážený a integrovaný rozvoj rôznych druhov dopravy,
- c) horizontálna a vertikálna integrácia,
- d) posúdenie súčasného stavu a implementácie,
- e) pravidelný monitoring a hodnotenie a
- f) zohľadnenie vedľajších nákladov a výnosov dopravy.

Stratégia bola spracovaná v zmysle Metodického usmernenia Riadiaceho orgánu pre IROP č. 2 k vypracovaniu plánov udržateľnej mobility vydanom MPaRV SR dňa 25. 09. 2015 a jeho prílohy - Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility vydané Ministerstvom dopravy a výstavby SR 2015 v znení neskorších aktualizácií primerane ako podklad pre čerpanie finančných prostriedkov európskych investičných a štrukturálnych fondov a to v troch na seba nadväzujúcich etapách.

I. etapa - analýza

Zhotoviteľ v rámci I. etapy vychádzal z koncepcnej dokumentácie regionálnej a vyššej úrovne vzťahujúcej sa na územie Žilinského kraja a z platnej územnoplánovacej dokumentácie a územnoplánovacích podkladov miest a obcí v Žilinskom kraji. Súčasťou I. etapy sú dopravné prieskumy, ktoré slúžili na určenie smerovania dopravných prúdov vo vzťahu k riešenému územiu, poskytli ucelenú databázu údajov a boli vykonané v súlade so súťažnými podkladmi a v súlade s Technickými podmienkami vydanými Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky TP 102 (16/2015) „Výpočet kapacít pozemných komunikácií“ a s platnými všeobecne záväznými právnymi predpismi, normami, nariadeniami, metodickými usmerneniami a s pokynmi objednávateľa v rozsahu, obsahu a forme špecifikovanej v Zmluve o dielo.

II. etapa - návrh Stratégie ŽSK

II. etapa obsahuje programovú časť - strategickú časť primerane v zmysle Metodických pokynov k tvorbe plánov udržateľnej mobility, Ministerstva dopravy a výstavby 2015. Zhotoviteľ je povinný verejne prerokovať návrh Stratégie ŽSK so zástupcami dotknutých subjektov v oblasti dopravy a verejnej správy v každom historickom regióne Žilinského kraja (Horné Považie, Kysuce, Orava, Liptov a Turiec) formou minimálne jednej verejnej prezentácie. Relevantné pripomienky a požiadavky vyplývajúce z verejných prerokovaní po ich vyhodnotení zhotoviteľ zapracuje do návrhu Stratégie ŽSK v súčinnosti s objednávateľom. Súčasťou II. etapy je proces posudzovania vplyvov návrhu Stratégie ŽSK na životné prostredie v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v platnom znení. V rámci procesu posudzovania bolo v apríli 2019 vypracované Oznámenie o strategickom dokumente a predložené príslušnému orgánu. Ďalším krokom je vypracovanie Správy o hodnotení strategického dokumentu v súlade s rozsahom hodnotenia, ktorý určil príslušný orgán štátnej správy OÚ Žilina zo dňa 12. 07. 2019.

Obsah textovej časti strategického dokumentu okrem prílohových častí (tabuľky, grafy, výkresy):

I. etapa - Analýza

- 1 Úvod
- 2 Zber a analýza dát
- 3 Dopravné prieskumy realizované v rámci Stratégie ŽSK
- 4 Dopravný model - súčasný stav pre siete riešených dopravných módov
- 5 Syntéza analytických poznatkov súčasného stavu a možného vývoja

II. etapa - Návrh stratégie ŽSK

1. Úvod
2. Definovanie vízie a cieľov Stratégie ŽSK
3. Dopravný model - návrhový stav pre siete riešených dopravných módov, horizonty rokov 2028, 2048
4. Návrh verejného dopravného vybavenia ŽSK, odporučený variant pre horizonty rokov 2028, 2048
 - 4.1 Dopravná sústava ŽSK, komplexný návrh
 - 4.2 Infraštruktúra cestnej dopravy
 - 4.3 Infraštruktúra železničnej dopravy
 - 4.4 Infraštruktúra leteckej dopravy
 - 4.5 Infraštruktúra vodnej dopravy
 - 4.6 Infraštruktúra cyklistickej dopravy

- 4.7 Infraštruktúra verejnej osobnej dopravy
- 4.8 Infraštruktúra intermodálnej prepravy
- 5. Identifikácia a posúdenie opatrení
- 6. Priemet opatrení na projekty
 - 6.1 Indikatívny zoznam projektov cestnej dopravy
 - 6.2 Indikatívny zoznam projektov železničnej dopravy
 - 6.3 Indikatívny zoznam projektov leteckej dopravy
 - 6.4 Indikatívny zoznam projektov vodnej dopravy
 - 6.5 Indikatívny zoznam projektov cyklistickej dopravy
 - 6.6 Indikatívny zoznam projektov verejnej osobnej dopravy
 - 6.7 Indikatívny zoznam projektov nákladnej a intermodálnej prepravy
- 7. Plán implementácie opatrení a projektov

III. etapa - čistopis Stratégie ŽSK

Čistopis bude spracovaný v rozsahu, obsahu a forme špecifikovanej v II. etape diela so zapracovaním odporúčaní vyplývajúcich zo Záverečného stanoviska z procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení.

Postupnosť spracovania stratégie

Postupnosť spracovania Stratégie spočívala v súlade s vyššie uvedenou obsahovou štruktúrou. Východiskami pre celý koncepčný materiál boli kapitoly venované analýzám nedostatkov a hrozieb a na ich základe stanovených vízií.

V prvej etape riešenia bola spracovaná SWOT analýza, v ktorej boli definované *základné nedostatky* a možnosti ich riešenia v ŽSK. Analýza poukázala na viacero rizík a nedostatkov v jednotlivých oblastiach dopravy a mobility. Za najdôležitejšie, ktoré sa priamo prejavajú v stratégii rozvoja možno považovať:

1. Meškajúcu výstavbu diaľnic a rýchlостných ciest - dochádza k veľmi vysokému dopravnému zaťaženiu na cestnej sieti, intenzity prekračujú kapacity komunikácií, vysoký podiel nákladnej dopravy sa vyskytuje aj na cestách nižších tried a priamo zaťažuje obyvateľstvo a životné prostredie.
2. Meškajúcu modernizáciu železničných tratí - konkurencieschopnosť železnice v del'be prepravnej práce stagnuje, narastá neúmerne cestná doprava a to nielen osobná, ale hlavne nákladná.
3. Absenciu cestných obchvatov na dôležitých cestných ťahoch na cestách II. triedy - vzniká preťaženie životného prostredia v obciach a menších mestách.
4. Vysoká nehodovosť a podiel KNL - v ŽSK sa nachádza niekoľko opakujúcich sa KNL, zvyšuje sa riziko dopravnej nehodovosti a ich následky. ŽSK je krajom s najväčším počtom fatálnych DN.
5. Zlá kvalita infraštruktúry, predovšetkým nekvalitný stav ciest II. a III. triedy a ich objektov - dlhodobo neriešený stavebný stav ciest má za následok nadmerné opotrebovanie, neustále sa zvyšujúce riziko vzniku DN a nerealizáciou pravidelnej údržby aj enormný nárast potreby finančných prostriedkov na opravy a údržbu.
6. Nevysporiadané vlastnícke vzťahy k pozemkom pod cestami - z dôvodu legislatívy, absencie dokladov a nedostatku financií sa množia rozpory a odkladá vysporiadanie vo vlastníctve.

7. Nedostatočná ponuka verejnej dopravy - predovšetkým atraktivita a konkurencieschopnosť voči individuálnej doprave je na nízkej úrovni. Nedostatočná je aj informovanosť verejnosti, hlavne v oblasti MHD absentujú prvky IDS, inteligentné zastávky, informačné systémy, mobilné aplikácie, neatraktívne čakacie plochy.
8. Chýbajúce samostatné pruhy pre MHD - priestorové možnosti vo väčšine miest ŽSK nemajú v súčasnej štruktúre infraštruktúry možnosť vytvorenia samostatných pruhov pre HD.
9. Chýbajúce kvalitné prestupové terminály - nedostatočná koordinácia železničnej a autobusovej dopravy, VHD a MHD.
10. Absenciu koordinátora a organizátora verejnej dopravy - nie je celonárodný prevádzkový koncept verejnej dopravy a jeho implementačný plán.
11. Absenciu IDS - len začínajúca integrácia dopravy v malej miere koordinuje mestskú hromadnú dopravu s prímestskou autobusovou dopravou a železničnou osobnou dopravou. V ŽSK je minimum kvalitných terminálov VHD verejnej dopravy.
12. Personálneho vybavenia dopravcov - v kraji je akútny nedostatok vodičov VOD a rušnovodičov.
13. Extrémne znečistenie životného prostredia v Žilinskej kotline - Žilina patrí k najviac ohrozeným mestám v SR z hľadiska znečistenia životného prostredia. Situácia je kritickejšia aj z pohľadu chránených oblastí, ktorých podiel je veľmi vysoký.

Základnou víziou SÚRDM ŽSK je uplatnenie prvkov udržateľnej mobility ŽSK predovšetkým zmenou del'by prepravnej práce v prospech hromadnej dopravy s cieľom zníženia negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie.

Prostriedkami pre splnenie vízie sú predovšetkým:

- Dobudovanie cestnej a železničnej infraštruktúry pre presun dopravy z ciest nižších kategórií, významne zaťažujúcich obyvateľstvo v obciach a mestách.
- Vybudovanie cestných obchvatov obcí najviac zaťažených tranzitnou dopravou.
- Realizáciou efektívnych prevádzkových opatrení pre zmenu del'by prepravnej práce v osobnej aj v nákladnej doprave.
- Zvýšenie atraktivity VHD so silným environmentálnym aspektom.
- Zvýšenie integrácie jednotlivých dopravných módov, vybudovanie terminálov, záchytných parkovísk a iných opatrení pre zefektívnenie zmeny dopravného módu.
- Radikálne zvýšenie finančného zabezpečenia pre opravy a údržby dopravnej infraštruktúry.

Takto definovaná vízia bola konfrontovaná s kľúčovým strategickým dokumentom celoštátneho významu „*Strategickým plánom rozvoja dopravy SR do roku 2030*“, podľa ktorého predstavuje víziu sektoru dopravy udržateľný multimodálny dopravný systém, ktorý plní hospodárske, sociálne a environmentálne potreby spoločnosti a prispieva k hlbšiemu začleneniu a plnej integrácii Slovenskej republiky v rámci európskeho hospodárskeho priestoru. Zo strategického plánu vyplynuli tzv. hlavné strategické globálne ciele (SGC):

SGC 1 - *Zaistenie ekvivalentnej dostupnosti sídiel a priemyselných zón* podporujúcich hospodársky rast a sociálnu inklúziu v rámci všetkých regiónov SR (v národnej i európskej mierke) prostredníctvom nediskriminačného prístupu k dopravnej infraštruktúre a službám.

SGC 2 - *Dlhodobý udržateľný rozvoj dopravného systému SR* s dôrazom kladeným na generovanie a efektívne využívanie finančných prostriedkov vo väzbe na reálne potreby používateľov.

SGC 3 - *Zvýšenie konkurencieschopnosti dopravných módov v osobnej i nákladnej doprave* (protipólov cestnej dopravy) nastavením zodpovedajúcich prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému podporujúceho hospodárske a sociálne potreby SR. Zvýšenie kvality

dopravného plánovania v SR definovaním optimálnej cieľovej hodnoty del'by prepravnej práce v podmienkach SR a stanovenie krokov a nástrojov na jej dosiahnutie.

SGC 4 - *Zvýšenie bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany dopravy* vedúcej k trvalému zaisteniu bezpečnej mobility prostredníctvom bezpečnej infraštruktúry, zavádzanie nových technológií a postupov za využitia preventívnych a kontrolných mechanizmov.

SGC 5 - *Zníženie negatívnych environmentálnych a negatívnych socioekonomických dopadov dopravy (vrátane zmeny klímy)* v dôsledku monitoringu životného prostredia, efektívneho plánovania a realizácie infraštruktúry a znižovaním počtu konvenčne poháňaných dopravných prostriedkov, resp. využívaním alternatívnych palív.

Uvedené vízie a strategické ciele sú v rámci riešenia SURDM ŽSK plne rešpektované.

Po zadefinovaní slabých miest a téz rozvoja dopravného sektora Žilinského samosprávneho kraja so zohľadnením celoštátnej politiky v tejto oblasti sa práce zamerali na vymedzenie rozhodujúcich faktorov determinujúcich tvorbu dopravných modelov, prostredníctvom tzv. scenárov možného rozvoja.

K predikcii budúceho stavu dopravného systému je nevyhnutné popísať predpokladaný vývoj systému, ktorého kľúčovými účastníkmi sú človek, vozidlo a dopravná infraštruktúra a to vo väzbe na stanovené časové horizonty riešenia SURDM ŽSK - v dlhodobom kontexte k roku 2048.

V I. etape SURDM ŽSK bol uvedený rozbor doterajšieho vývoja, stavu a taktiež bol naznačený budúci vývoj v oblasti *demografie, socio-ekonomických a štrukturálnych veličín*.

Prognóza demografie pre územie ŽSK a susedných okresov kraja bola vypracovaná detailne až na úroveň jednotlivých obcí. Pre ostatné územie Slovenska je prognóza spracovaná do úrovne jednotlivých okresov SR. Do dopravného modelu ŽSK je demografická prognóza prevzatá kompletne, pričom tvorí základ pre prognózovanie štrukturálnych veličín dopravného modelu.

V ďalšom boli zohľadnené základné predpoklady dlhodobého socio-ekonomického vývoja Slovenska, v kontexte krajín EÚ, ktoré budú transformované na podmienky riešeného územia SURDM.

Kľúčovými prvkami ovplyvňujúcimi vstupné determinanty dopravného modelovania SURDM sú:

- v rámci predpokladov vývoja demografie - miera plodnosti, očakávané dĺžky života pri narodení a pri veku 65 rokov, čistá miera migrácie,
- v rámci makroekonomických predpokladov - potenciálny HDP na obyvateľa a pracovníka, odpracované hodiny v hospodárstve, produktivita práce,
- v rámci predpokladov vývoja pracovnej sily - obyvateľstvo v produktívnom veku, pracovná sila, miera účasti obyvateľstva na pracovnom procese,
- v rámci predpokladov vývoja ukazovateľov závislosti - celková miera vekových skupín hospodárskej závislosti, ekonomická miera závislosti na starobe,
- prognóza automobilizácie ŽSK.

Európsky kontext bol zohľadnený dopravnými pohybmi prekračujúcimi hranice ŽSK a Moravskosliezskeho kraja reprezentujúcimi - okrem ciest medzi SR a ČR - i cesty do západnej a severozápadnej Európy a cesty prekračujúce hranice ŽSK a Sliezskeho a Malopoľského vojvodstva reprezentujú i cesty do PR, severnej a severovýchodnej Európy.

Do úvahy boli brané aj demografické a socio-ekonomické parametre susediaceho Sliezskeho a Malopoľského vojvodstva (PR) a Moravskosliezskeho kraja (ČR), ktoré vytvárajú danosti výrazne pôsobiace na dopravný sektor ŽSK. Možno konštatovať, že dlhodobé predpoklady

trendov vývoja demografických a socioekonomických veličín v ČR a PR sú podobné trendom slovenským.

V súlade s metodikou tvorby Plánov udržateľnej mobility socio-ekonomické parametre dopravného modelu (dopravný dopyt) SURDM ŽSK formujú scenáre budúceho vývoja dopravnej sústavy, ktoré sú označené ako *Stredný scenár a Maximalistický scenár*. V porovnaní so Stredným scenárom bol Maximalistický scenár dopravného modelu formovaný na základe „Politického scenáru prepojenia dôchodkového veku s očakávanou dĺžkou života“, s vplyvom scenárov „Vyššej produktivity práce“ a „Projekcie migračných prúdov“ (bližšie pozri Stratégiu).

V rámci uvedených scenárov sú formované varianty budúceho vývoja usporiadania dopravnej infraštruktúry (dopravná ponuka), ktoré sú označené ako BAU variant a Gravitačný variant.

BAU variant (business as usual) reprezentuje oficiálny variant usporiadania dopravnej infraštruktúry - plánované projekty - tak ako ho definujú príslušné štátne a samosprávne authority v závislosti od svojich kompetencií.

Gravitačný variant v SURDM ŽSK reprezentuje tzv. alternatívne varianty. Určujúcou paradigmou Gravitačného variantu je optimálna obsluha územia ŽSK - v kontexte s jeho územnou a dopravnou pozíciou v SR a v dopravnej sústave EÚ - podriadená plnej akceptácii princípov trvalo udržateľnej mobility.

V konečnom dôsledku predstavujú rámec Stratégie scenáre a varianty uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab. Obsahová schéma scenárov

Roky dopravného modelu	2018, 2028, 2048	2028, 2048			
Dáta Scenárov/variantov	Demografia, Socio-ekonomika, Doprava				
Názvy Scenárov	1. Východiskový scenár	2. Stredný scenár		3. Maximalistický Scenár	
Názvy Variantov	1.1 Nulový variant	2.1 Stredný gravitačný variant (GV)	2.2 BAU Stredný variant	3.1 Maximalistický gravitačný variant (GV)	3.2 BAU Maximalistický variant
Projekty Variantov ↓					
Popis - Projekty Implementačné	Implementačné - súčasný stav 2018 vrátane štádia výstavby a v súčasnosti už	Implementačné - súčasný stav 2018 vrátane štádia výstavby a v súčasnosti už zazmluvnené	Implementačné - súčasný stav 2018 vrátane štádia výstavby a v súčasnosti už zazmluvnené	Implementačné - súčasný stav 2018 vrátane štádia výstavby a v súčasnosti už zazmluvnené	Implementačné - súčasný stav 2018 vrátane štádia výstavby a v súčasnosti už zazmluvnené

Roky dopravného modelu	2018, 2028, 2048	2028, 2048			
	zazmluvnené				
Popis - Projekty Plánované	Bez Plánovaných	Plánované-BAU podľa dodaného čas. harmonogramu MDaV (bez štádia výstavby a zazmluvnenia) - projekty v súlade s GM	Plánované - BAU podľa dodaného čas. harmonogramu MDaV (bez štádia výstavby a zazmluvnenia) - všetky projekty	Plánované - BAU podľa dodaného čas. harmonogramu MDaV (bez štádia výstavby a zazmluvnenia) - projekty v súlade s GM	Plánované - BAU podľa dodaného čas. harmonogramu MDaV (bez štádia výstavby a zazmluvnenia) - všetky projekty
Popis - Projekty Návrhové	Bez Návrhových	Návrh SURDM v súlade s GV	Bez Návrhových	Návrh SURDM v súlade s GV	Bez Návrhových
Metodika PUM - terminológia	Nulový variant	Alternatívny variant	BAU variant	Maximalistický alternatívny variant	Maximalistický BAU variant

kolektív SURDM ŽSK

Poznámka: Tučným písmom a podfarbením je v tabuľke zvýraznený odporučený scenár a variant

Súčasťou procesnosti tvorby SURDM ŽSK sa stali aj stanoviská verejnosti, ktoré boli zaslané k Oznámeniu o strategickom dokumente. Týkali sa ako SURDM, tak aj Správy o hodnotení. Na ich základe vydal Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, dňa 12. 07. 2019 (list. č. OU-ZA-OSZP2-2019/024927-62/Gr) Rozsah hodnotenia. V Rozsahu hodnotenia boli okrem všeobecných podmienok vyplývajúcich zo zákona určené špecifické podmienky, ktoré vyplynuli zo stanovísk a rokovania zainteresovaných strán.

Plán implementácie opatrení a projektov

Implementácia projektov vychádza z analýz jednotlivých riešených scenárov rozvoja a z výsledkov navrhovaných variantov. Vybratý optimálny variant je reprezentovaný *stredným scenárom vývoja a stredným gravitačným variantom riešenia*. Z uvedeného návrhu vychádza aj stanovenie priorít opatrení a realizácie projektov a to infraštruktúrnych, prevádzkových aj organizačných.

Návrh Stratégie udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK bol riešený v dvoch časových horizontoch výhľadu, roku 2028 ako krátkodobý výhľad a rok 2048 ako výhľad dlhodobý. Z hľadiska časových predpokladov realizácie projektov je preto definovať prioritu opatrení

v súlade s navrhovaným optimálnym variantom riešenia práve v súlade s riešenými výhľadovými obdobiami.

Z uvedeného dôvodu pokladáme opatrenia a projekty, navrhované na realizáciu do roku 2028 ako krátkodobý plán rozvoja a opatrenia a projekty, odporúčané na realizáciu do roku 2048 ako dlhodobý plán rozvoja. Podrobný zoznam opatrení je uvedený v kap. 5, projektov v kap. 6. Stratégie. V tejto kapitole sú uvedené základné priority a projekty s nimi súvisiace.

Krátkodobý plán implementácie zahŕňa projekty, uvádzané s realizáciou do roku 2028. Pre uvedené obdobie pokladáme za *hlavné priority*:

A) Opatrenia

- a. Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora.
- b. Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy.
- c. Zavedenie Integrovaného dopravného systému ŽSK v plnej funkčnosti a rozšírení na celé územie kraja.
- d. Podpora mestskej hromadnej dopravy v mestách ŽSK ako súčasť IDS.
- e. Zvýšenie ponuky vlakov v ŽSK najmä v prepojení: Žilina - Čadca, Žilina - Rajec, Žilina - Vrútky - Ružomberok.
- f. Integrácia cyklo dopravy.
- g. Podpora nízkoemisnej dopravy.

B) Projekty

- a. Dobudovanie diaľnic D1 a D3.
- b. Dobudovanie R3 - na Orave a Turci.
- c. Výstavba R5 - križovatka s D3 Svrčinovec, vrátane stavebnej úpravy pôvodnej cesty I/11.
- d. Oprava a rekonštrukcia vybraných úsekov ciest I. - III. triedy.
- e. Realizácia obchvatov ciest I. a II. triedy.
- f. Modernizácia železničného uzla Žilina.
- g. Dokončenie výstavby verejného terminálu intermodálnej prepravy TIP Žilina.
- h. Vypracovanie nového Plánu dopravnej obslužnosti ŽSK.
- i. Modernizácia železničných a autobusových staníc na terminály IDS a budovanie parkovísk P+ R, K+R, B+R.
- j. Modernizácia železničnej trate Čadca - Makov.
- k. Modernizácia železničnej trate Žilina - Rajec.
- l. Modernizácia železničnej trate Čadca - Skalité - Zwardoň.
- m. Modernizácia autobusovej stanice Žilina.
- n. Realizácia predĺženia RWY letiska Dolný Hričov.
- o. Budovanie cyklotrás na min. kostrových úsekoch cyklomagistrál, hlavných dopravných úsekoch.

(Všetky projekty a opatrenia sú podrobne popísané v tab. 6.1 až tab. 6.8. SURDM ŽSK.)

Indikatívny dlhodobý plán

Dlhodobý plán implementácie zahŕňa projekty, uvádzané s realizáciou do roku 2048. Zoznam projektov je uvedený v Tab. 2, **hlavné prioritné projekty** sú zvýraznené.

Tab. 4 Dlhodobé prioritné projekty

Cestná doprava	D3 Svrčinovec križ.R5 - Skalité - št.hr. SR/PR II. profil (4pruh)
	R3 Oravský Podzámok - Dolný Kubín juh 4pruh
	R6 št. hranica SR/ČR - Mestečko_2pruh

	R6 Mestečko - Púchov 4pruh
	Cesta I/64, preložka Kľače - Rajec - Šuja 2pruh
	Nová cesta I. triedy: križovatka D1 Višňové - križ. I/18 Strečno Zlatné 2040 (S-V prepojenie D1 a D3) 2 pruh
	Cesta II/574 Obchvat obce Habovka 2pruh
	Cesta II/520 Obchvat mesta Tvrdošín 2pruh
	Cesta II/519 Obchvat obce Jasenovo 2pruh
	Cesta II/520 Obchvat obce Zborov nad Bystricou 2pruh
	Cesta II/583 Obchvat obce Párnica 2pruh
	Cesta II/520 Obchvat obcí Liesek - Vitanová 2pruh
	Cesta II/487 Obchvat obcí Vysoká nad Kysucou – Turzovka. 2pruh
	R3 Dolný Kubín Juh - Hubová D1 2030 4pruh
	Cestný ťah I. triedy (súčasné cesty II/519 a III/065045) križ. R3 Turčianske Teplice - Jasenovo - Nitrianske Pravno I/64 2030 2pruh
	Nová diaľničná križovatka Hôrky s krátkym diaľničným privádzačom zaústeným na navrhovanú cestu II. triedy (súčasnú cestu III/518001) v aglomerácii mesta Žilina 2pruh
Cestná doprava	Cesta I/18, preložka Lipovský Mikuláš, južným okrajom mesta súbežne s preložkou železničnej trate 2pruh
	Cesta I/64, preložka Fačkov 2pruh
	Cesta I/64, preložka Fačkovské sedlo 2pruh
	Cesta I/65, súbežná s rýchlostnou cestou R3, priet'ah Martin, rozšírenie na 4 pruhy
	Cesta II/507, preložka Žilina/Považský Chlmec – Žilina/Strážov 2pruh
	Cesta II/507, stavebná úprava Malá Bytča 2pruh
	Cesta II/517 preložka Rajec a stavebná úprava Rajec - Veľká Čierna 2pruh
	Cesta II/584 preložka Demänová 2pruh
	Cesta II/584 preložka Liptovský Mikuláš/Palúdzka 2pruh
	Navrhovaná cesta II. triedy IV. okruh mesta Žilina, križovatka s cestou I/64 Žilina/Metro - križovatka s MK Kamenná ulica Žilina - križovatka s diaľničným privádzačom križovatky D1 Hôrky (s pokračovaním v trase súčasnej cesty III/518001) - križ. I/18 Dolný Hričov 2pruh
	Cesta III/518001, stavebná úprava v úsekoch križovatka s I/11 Žilina/Rondel - Žilina/Závodie - obchvat obce Hôrky - križovatka s diaľničným privádzačom diaľničnej križovatky D1 Hôrky 2pruh
	Cesta I/78, preložky v úsekoch Hruštín, Babín, Lokca, Zubrohlava, Oravská Polhora a stavebná úprava sedlo Príslop 2pruh
	Nová cesta I. triedy Preložka I/18 Gbeľany – Dolný Vadičov – D3 križ. privádzač KNM 2048 (S-V prepojenie D1 a D3) 2 pruh (vypracovanie štúdie realizovateľnosti)
	Železničná sieť
ŽSR - Zdvojkolaženie železničnej trate č. 129 I. kategórie existujúcom koridore trate v úsekoch Čadca - Skalité - štátna hranica SR/PR (ÚPN ŽSK)	
ŽSR - Modernizácia železničnej trate Žilina - Rajec na zvýšenie traťovej rýchlosti na 120 km/h a elektrifikácia trate	

	<p>ŽSR - Modernizácia železničnej trate Čadca - Makov na zvýšenie traťovej rýchlosti na 120 km/h a elektrifikácia trate</p> <p>Vybudovanie parkovísk Bike and Ride</p> <p>ŽSR - Modernizácia železničnej trate Kraľovany - Trstená s cieľom zvýšenia rýchlosti a tým skrátiť systémové jazdné časy v úseku Kraľovany - Párnica, Párnica - Dolný Kubín, Dolný Kubín - Oravský Podzámok tak, aby bolo možné dosiahnuť jazdný čas do 13,5 min, čo umožní konštrukciu 30 min intervalu v taktovom GVD.</p>
Verejná hromadná doprava	IDS ŽSK - na železničnej trati Kraľovany - Trstená vybudovať: TIOP v žst. Trstená (rekonštrukcia výpravnej budovy, rekonštrukcia nástupíšť, prestup bus - vlak systémom hrana-hrana)
	TIOP v žst Oravský Podzámok (rekonštrukcia výpravnej budovy, rekonštrukcia nástupíšť, prestup bus - vlak systémom hrana - hrana)
	záchytné parkovisko P+R v žst. Medzibrodie nad Oravou,
	TIOP v žst Dolný Kubín (rekonštrukcia výpravnej budovy, rekonštrukcia nástupíšť, prestup bus - vlak systémom hrana - hrana), vybudovanie záchytného parkoviska P+R,
	záchytné parkovisko P+R v žst. Párnica
	presunúť zastávku Veličná bližšie k centru obce, vybudovať systém B+R,
	Všetky zastávky PAD v ŽSK pri väčších opravách cestných komunikácií prestavať podľa požiadaviek STN 73 6425 Stavby pre dopravu. Autobusové, trolejbusové a električkové zastávky a požiadavky TP 10/2011 Navrhovanie debarierizačných opatrení pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie na pozemných komunikáciách, MDV SR, Bratislava, júl 2011 a vrátane budúcich technických štandardov pre IDS ŽSK pre zastávky PAD.
Cyklistická sieť	<p>Rajecká dopravná cyklotrasa (Rajec - Čičmany- hranica TN kraja)</p> <p>Vážska dopravná cyklotrasa celý úsek na území ŽSK</p> <p>Oravsko-liptovská cyklomagistrála / Okruh okolo Tatier Liptovská Sielnica-Zuberec -Trstená</p> <p>Kysucká cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK</p> <p>Liptovsko-Tatranská cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK</p> <p>Turčianska cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK</p> <p>Martinská cyklomagistrála</p> <p>Donovalská cyklomagistrála- celý úsek podľa ÚPN ŽSK</p> <p>Východná - Hybe - Lipt. Hrádok</p> <p>Konská - Lipt. Ondrej - Lipt. Mikuláš</p> <p>Závažná Poruba - Okoličné- Lipt. Mikuláš</p> <p>Demänová - Lipt. Mikuláš</p> <p>Biela Lupča-Partizánska Lupča - Lipt. Michal</p> <p>Malatíny - Lipt. Mara</p> <p>Lipt. Kľačany - Lipt. Mara</p> <p>Gôtovany, Sv. kríž, Galovany, Andice, Belice- Lipt. Mara</p>

- Pozičný dokument Európskej komisie k Partnerskej dohode a programom SR na roky 2014 - 2020

5. Vzťah k iným strategickým dokumentom

Pri návrhu SURDM ŽSK a následne pri definovaní environmentálnych cieľov boli zohľadnené nasledovné politiky, stratégie, programy a iné dokumenty strategického charakteru:

Strategické dokumenty EÚ

- Európa 2020 Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu s osobitným zreteľom na iniciatívy Európa efektívne využívajúca zdroje a Digitálna agenda pre Európu
- BIELA KNIHA-Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011), Brusel, 28. 03. 2011
- Plán prechodu na konkurencieschopné nízko uhlíkové hospodárstvo do roku 2050
- Pozičný dokument Európskej komisie k Partnerskej dohode a programom SR na roky 2014 - 2020
- Akčný plán pre mestskú mobilitu, 2009
- Pokyny k vytváraniu a implementácii plánov udržateľnej mestskej mobility, 2014
- Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov COM (2013) 913 o Spoločnom vytvorení konkurencieschopnej mestskej mobility efektívne využívajúcej zdroje
- Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej prevádzky: smery politiky v oblasti bezpečnosti cestnej prevádzky v rokoch 2011 - 2020
- Európska stratégia pre nízko-emisnú mobilitu
- Energy Union and Climate Action: Driving Europe's transition to a low carbon economy
- Smernica 2009/33/ES o podpore čistých a energeticky účinných cestných vozidlách
- Biela kniha - Adaptácia na zmenu klímy: Európsky rámec opatrení
- Biela kniha – Spoločne za zdravie: strategický prístup EÚ na obdobie 2008 - 2013
- Udržateľná Európa pre lepší svet: Stratégia Európskej únie pre trvalo udržateľný rozvoj (A sustainable Europe for a better world: An European Union strategy for sustainable Development)
- Zelená kniha Rámec pre politiku v oblasti zmeny klímy a energetickú politiku do roku 2030
- Zelená kniha Európska stratégia pre riešenie problematiky plastového odpadu v životnom prostredí
- Siedmy environmentálny akčný program (Seventh Environmental Action Programme, SEAP)
- Environmentálna stratégia OECD pre prvú dekádu 21. storočia (OECD Environmental Strategy for the First Decade of the 21st Century)
- Agenda 21
- Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EU o hlavných smeroch Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1315/2013 z 11. 12. 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete
- NEPR EU 1316/2013
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve
- Akčný plán pre podporu zavádzania inteligentných dopravných systémov (ITS), KOM(2008) 886 v konečnom znení
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EU o rámci pre zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a pre rozhranie s inými druhmi dopravy
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EU, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o výbere poplatkov za užívanie určitých pozemných komunikácií ťažkými

nákladnými vozidlami

- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES zo dňa 21. mája 2008 o kvalite vonkajšieho ovzdušia a čistejšom ovzduší pre Európu
- Nariadenie (EÚ) 2019/631, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá
- Regulation (EU) 2019/1242 - setting CO₂ emission performance standards for new heavy-duty vehicles
- Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EU z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES z 23. apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2018/844 z 30. mája 2018, ktorou sa mení smernica 2010/31/EU o energetickej hospodárnosti budov a smernica 2012/27/EU o energetickej efektívnosti
- Stratégia EU pre adaptáciu na zmenu klímy
- Konceptia na ochranu vodných zdrojov Európy (14.11.2012)

Strategické dokumenty SR

- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 (OP II 2020).
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja SR 2001 (NSTUR SR 2001)
- Aktualizácia Národnej stratégie regionálneho rozvoja SR (ANSRR 2014)
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020. MDVRRSR. 2013.
https://www.opii.gov.sk/download/d/strategia_rozvoja_verejnej_osobnej_a_nemotorovej_dopravy_2014_-_2020_zhrnutie.pdf
- Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020, Unimedia, Deloitte pre MDVaRR SR, Bratislava, august 2013
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030, MDV SR, 2017
- Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001 - Územný generel cestnej dopravy Slovenskej republiky (ÚGCD SR, 2003)
- Program rozvoja vidieka SR 2014 - 2020
- Integrovaný regionálny operačný program
- Integrovaný regionálny operačný program, MPA RV SR, 2014
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, 2013
- Strategický plán rozvoja a údržby ciest na úrovni regiónov pre roky 2014 - 2023
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 - fáza I, 2014
- Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020
- Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky V. (NEHAP V.)
- Konceptia územného rozvoja Slovenska (KURS 2011)
- Strategický rámec starostlivosti o zdravie pre roky 2014 - 2030
- Stratégia, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky
- Aktualizácia Národného programu podpory zdravia v Slovenskej republike pre roky 2014 - 2030
- Operačný program - Životné prostredie 2014 - 2020
- Národný realizačný plán Štokholmského dohovoru o perzistentných organických látkach (POPs)

- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja
- Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility, MDVRR SR, 2015
- Stratégia rozvoja elektromobility v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo Slovenskej republiky (č. uznesenia 504/2015)
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020. MDVRRSR. 2013 https://www.opii.gov.sk/download/d/strategia_rozvoja_verejnej_osobnej_a_nemotorovej_dopravy_2014-2020_zhrnutie.pdf
- Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (č. uznesenia 110/2019)
- Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky (č. uznesenia 505/2016)
- Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (č. uznesenia 504/2016)
- Plán manažmentu čiastkového povodia Váhu, 2015

Strategické dokumenty ŽSK

- Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja. Združenie „VÚC Žilina“, 09/1998
- Závazná časť Územného plánu veľkého územného celku Žilinského kraja - úplné znenie (ZČ ÚPN VÚC ŽK - Úplné znenie)
- Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja, spracovateľ: Žilinská univerzita v Žiline v spolupráci s INPROP, s.r.o. Žilina a VUD, a.s. Žilina, 2008
- Aktualizácia dopravného modelu diaľnic a rýchlostných ciest v prihraničnom území Žilinského samosprávneho kraja. NDS, a.s. 2016
- Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK, financovaný v rámci výzvy ROP-4.1d-2012/01, vyhlásenej v rámci Regionálneho operačného programu, Objednávateľ Žilinský samosprávny kraj, Zhotoviteľ Združenie „PROIDS“, Žilinská univerzita v Žiline, KPM CONSULT Brno, KODIS Ostrava, správa 1. etapa, 2. etapa, jún 2016
- Plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja ŽSK na roky 2014 - 2020 (PHSR ŽSK 2014 - 2020)
- Regionálny operačný program ŽSK
- Štúdia budovania cyklotrás na území Žilinského samosprávneho kraja, 2011
- Budovanie cyklotrás na území Žilinského samosprávneho kraja (Cyklostratégia ŽSK), Žilina, 2014
- UPN-M Žilina, 2012 - 2014
- Územný generel dopravy Mesta Žilina, Žilinská univerzita v Žiline, jún 2015
- Územný generel dopravy mesta Žiliny s Plánom udržateľnej mobility mesta. Žilinská univerzita v Žiline, 2017
- Analýza vplyvu diaľnice D1 na dopravnú situáciu v meste Žilina a návrh jej riešenia formou budovania diaľnice D1 Žilina Strážov - Žilina Brodno. VUD a.s., ŽU Žilina 2014
- Analýza dopravnej prognózy po uvedení do prevádzky severozápadnej časti diaľničného obchvatu v Žiline, VÚD 2014
- Územný generel dopravy mesta Martin, 2015
- Modelovanie dopravy na diaľnici D3 „Čadca, Bukov - Svrčinovec“ a stanovenie jazdných rýchlostí dopravného prúdu pre potreby zostavenia CBA. Dopravný model D3 Čadca, Bukov Svrčinovec. NDS, a.s. 2018
- Štúdia dopravných pomerov: Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto – Ošadnica. VÚD, 2018
- Terminál intermodálnej prepravy Žilina. Dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR). Reming CONSULT, a.s. Bratislava. 2009
- ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej

III. OPIS PRIEBEHU PRÍPRAVY A POSUDZOVANIA

Obstarávateľom strategického dokumentu SURDM ŽSK je Žilinský samosprávny kraj, schvaľujúcim orgánom je zastupiteľstvo Žilinského samosprávneho kraja.

Príslušným orgánom pre proces posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie je Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja (ďalej len „príslušný orgán“). Posudzovanie bolo vykonané podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o posudzovaní“).

1. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania

Príprava a schvaľovanie strategického dokumentu začali prípravnými prácami a budú ukončené schválením strategického dokumentu Uznesením zastupiteľstva Žilinského samosprávneho kraja.

Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania navrhovaného strategického dokumentu:

Začiatok projektu SURDM ŽSK	09/2018
Posúdenie strategického dokumentu SURDM ŽSK z hľadiska vplyvu na ŽP (SEA) - Oznámenie o strategickom dokumente	05/2019
Posúdenie strategického dokumentu SURDM ŽSK z hľadiska vplyvu na ŽP (SEA) - Rozsah hodnotenia	07/2019
Vypracovanie strategického dokumentu SURDM ŽSK	03/2020
Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu SURDM ŽSK	04/2020
Posúdenie strategického dokumentu SURDM ŽSK z hľadiska vplyvu na ŽP (SEA) - začiatok procesu posúdenia Správy o hodnotení	4/2020
Vypracovanie Doplnku správy o hodnotení	06/2020
Verejné prerokovanie	08/2020
Vypracovanie odborného posudku	10/2020
Vydanie záverečného stanoviska	12/2020

2. Orgán kompetentný na prijatie strategického dokumentu

Žilinský samosprávny kraj - zastupiteľstvo

3. Druh prijatia, rozhodnutia

Uznesenie zastupiteľstva Žilinského samosprávneho kraja

4. Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu

Správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie strategického dokumentu „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“ vypracovala podľa prílohy č. 4 zákona a podľa určeného rozsahu hodnotenia spoločnosť Výskumný ústav

dopravný, a.s., Veľký Diel 3323, 011 39 Žilina v spolupráci s ENVICONSULT spol. s r.o., Obežná 7, 010 08 Žilina.

5. Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu

Posúdenie správy o hodnotení prebiehalo nasledovne:

- Obstarávateľ, Úrad ŽSK, doručil listom zo dňa 09. 04. 2020 príslušnému orgánu podľa § 9 ods. 6 zákona správu o hodnotení strategického dokumentu SURDM ŽSK spolu so strategickým dokumentom v písomnom vyhotovení a na elektronickom nosiči dát a zároveň zverejnil uvedené dokumenty na webovom sídle Úradu ŽSK.
- Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, po obdržaní úplnej správy o hodnotení strategického dokumentu a návrhu strategického dokumentu oznámil obstarávateľovi adresu, na ktorú možno predkladať stanoviská verejnosti a bezodkladne vyzval obstarávateľa na zverejnenie informácie spôsobom v mieste obvyklým a zverejnil správu o hodnotení a návrh strategického dokumentu na webovej stránke MŽP SR <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/strategia-udrzatelneho-rozvoja-dopravy-mobility-zilinskeho-samospravne> s uvedením adresy, na ktorú možno predkladať stanoviská verejnosti a termínu, do ktorého možno predkladať stanoviská.
- Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie rozposlal návrh strategického dokumentu, ktorým je SURDM ŽSK a Správu o hodnotení strategického dokumentu listom č. OU-ZA-OSZP2-2020/003677-66/Gr zo dňa 20. 04. 2020 na zaujatie stanoviska dotknutým orgánom štátnej správy a listom č. OU-ZA-OSZP2-2020/003677-67/Gr, dotknutým obciam a zároveň ich zverejnil na webovom sídle ministerstva: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/strategia-udrzatelneho-rozvoja-dopravy-mobility-zilinskeho-samospravne>.
- Informácia o možnosti pripomienkovania správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu mala byť v obciach zverejnená na úradnej tabuli v termínoch podľa pokynu príslušného orgánu OÚ Žilina.
- Obstarávateľ, Úrad ŽSK, predložil listom v júni 2020 príslušnému orgánu podľa § 9 ods. 6 zákona Doplnok správy o hodnotení strategického dokumentu SURDM ŽSK v písomnom vyhotovení a na elektronickom nosiči dát a zároveň zverejnil uvedené dokumenty na webovom sídle Úradu ŽSK.
- Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie rozposlal Doplnok správy o hodnotení strategického dokumentu listom č. OU-ZA-OSZP2-2020/003677-138/Gr zo dňa 06. 07. 2020 na zaujatie stanoviska dotknutým orgánom, dotknutým obciam a zároveň ich zverejnil na webovom sídle ministerstva: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/strategia-udrzatelneho-rozvoja-dopravy-mobility-zilinskeho-samospravne>.
- Informácia o možnosti pripomienkovania správy o hodnotení spolu s Doplnkom a návrhu strategického dokumentu mala byť v obciach zverejnená na úradnej tabuli v termínoch podľa pokynu príslušného orgánu OÚ Žilina.
- Obstarávateľ strategického dokumentu po zverejnení správy o hodnotení a strategického dokumentu zabezpečil v spolupráci s OÚ Žilina verejné prerokovanie správy o hodnotení a strategického dokumentu, termín a miesto verejného prerokovania oznámil desať dní pred jeho konaním podľa § 11 odsek 4 zákona a zároveň informáciu o jeho konaní zverejnil na svojom webovom sídle, príslušný orgán zverejnil túto informáciu na webovom sídle MŽP SR <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/strategia-udrzatelneho-rozvoja-dopravy-mobility-zilinskeho-samospravne>. Informáciu o verejnom prerokovaní zaslal obstarávateľ strategického dokumentu dotknutým orgánom.

- Verejné prerokovanie správy o hodnotení strategického dokumentu SURDM ŽSK a strategického dokumentu sa konalo v Kongresovej sále MsÚ Žilina dňa 12. 08. 2020. Obstarávateľ v spolupráci s príslušným orgánom zabezpečil vyhotovenie záznamu o verejnom prerokovaní podľa § 11 ods. 7 zákona.
- Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie určil spracovateľa odborného posudku podľa § 13 ods. 4 zákona listom č. OU-ZA-OSZP2-2020/003677-166/Gr zo dňa 02. 09. 2020 spoločnosť ENVI-EKO, s. r. o., Platanová 3225/2, 010 07 Žilina - právnickú osobu odborne spôsobilú na posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa § 61 ods. 8 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov a vyhlášky MŽP SR č. 113/2006 Z. z., ktorou sa vyhlasujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie, zapísanú pod č. 70/2016/OPV-PO.

V odbornom posudku bola vyhodnotená úplnosť správy o hodnotení strategického dokumentu, stanoviská podľa § 12 zákona, úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie vrátane ich vzájomného pôsobenia, použité metódy hodnotenia, úplnosť vstupných informácií, varianty riešenia strategického dokumentu a návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov strategického dokumentu.

Odborný posudok obsahuje aj návrh záverečného stanoviska podľa § 13 ods. 9 a § 14 zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

V návrhu záverečného stanoviska odborne spôsobilá osoba odporúča prijatie strategického dokumentu „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraj“ za dodržania podmienok uvedených v časti VI. „ZÁVERY“, bode č. 3 „Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu“ s tým, že ak jednotlivé činnosti obsiahnuté v rámci návrhu uvedeného strategického dokumentu budú podliehať procesom posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona, bude potrebné ich vykonať pred ich povolením podľa osobitných predpisov.

V ďalšej etape schvaľovania strategického dokumentu „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraj“ zastupiteľstvom ŽSK je možné upravený strategický dokument považovať za environmentálne prijateľný za predpokladu úpravy návrhu strategického dokumentu podľa časti VI. „ZÁVERY“, bodu č. 3 „Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu“ tohto záverečného stanoviska.

6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja rozposlal návrh strategického dokumentu, ktorým je dokumentácia „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraj“ a správu o hodnotení vplyvov na životné prostredie tohto strategického dokumentu listom č. OU-ZA-OSZP2-2020/003677-67/Gr zo dňa 20. 04. 2020 na zaujatie stanoviska dotknutým orgánom a dotknutým obciam a zároveň ho zverejnil na webovom sídle ministerstva <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/strategia-udrzatelneho-rozvoja-dopravy-mobility-zilinskeho-samospravne>. Správa o hodnotení bola v priebehu procesu pripomienkovania doplnená doplnkom, ktorý bol oznámený dotknutým subjektom listom č. OU-ZA-OSZP2-2020/003677-137/Gr zo dňa 23. 07. 2020 na zaujatie stanoviska, doplnok bol zároveň príslušným orgánom zverejnený tiež na webovom sídle ministerstva <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/strategia-udrzatelneho-rozvoja-dopravy-mobility-zilinskeho-samospravne>.

Podľa § 12 zákona boli do termínu spracovania posudku a návrhu záverečného stanoviska doručené na Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja nasledovné písomné stanoviská (*kurzívou pod stanoviskami je uvedené ich vyhodnotenie*):

Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny (list č. 2692/2020-6.3 z 09. 06. 2020)

záväzné stanovisko k správe o hodnotení strategického dokumentu, v ktorom si uplatňuje nasledovné pripomienky:

- Vyhodnotenie vplyvov strategického dokumentu na záujmy ochrany prírody a krajiny považujeme za nedostatočné. Vplyvy sú hodnotené pre konkrétne projekty stručne, bez vyhodnotenia ich významnosti. Absentuje vyhodnotenie vplyvov na dotknuté územia národnej a európskej sústavy chránených území, vrátane primeraného posúdenia vplyvov na územia sústavy Natura 2000. Uvedená požiadavka vyplýva tiež z rozsahu hodnotenia č. OU-ZA-OSZP2-2019/02492762/Gr (špecifická požiadavka č. 2.2.1 „Vyhodnotiť vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na zásahy do území NATURA, do chránených území národnej sústavy a na migráciu živočíchov“).

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Kap. IV.2 Posúdenie vplyvu projektov na územia Natura 2000 len sumarizuje základné zásady riešenia ochrany prírody a krajiny v rámci SÚRDM ŽSK. Bližšie je popísaný kontakt jednotlivých projektov s chránenými územiami popísaný v kapitole IV.1.3. Podrobnejšie popisy vplyvov každého projektu na jednotlivé kategórie ochrany prírody neboli v takomto merítku a množstve (viac ako 300 projektov) možné. V ďalšom vyjadrení po predložení Doplnku Správy o hodnotení už MŽP SR primerané posúdenie nevyžadovalo.

- V správe o hodnotení nie sú identifikované projekty, pri ktorých je predpoklad významne negatívneho vplyvu na územia európskej sústavy chránených území Natura 2000. Predmetné informácie sú pre prijatie strategického dokumentu kľúčové a je potrebné ich zohľadniť v procese posudzovania vplyvov.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa. Požiadavka bola splnená v rámci Doplnku Správy o hodnotení.

- V tabuľkovom hodnotení vplyvov verejnej osobnej dopravy vrátane železničnej dopravy je takmer pre všetky navrhované projekty uvádzaný nulový vplyv na biotu a krajinu napriek tomu, že sú v územnom strete s chránenými územiami, prvkami ÚSES a pod. (napr. Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad - Tatry; Zdvojkolajenie železničnej trate v úseku Čadca - Skalité - štátna hranica SR/PL a i.). Negatívny vplyv uvedených projektov na záujmy ochrany prírody nie je identifikovaný, viaceré ovplyvnené chránené územia a významné migračné koridory sa neuvádzajú.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Pripomienka sa berie na vedomie a akceptuje sa, je premietnutá v rámci navrhovaných opatrení. Vyššie uvedená požiadavka bude zároveň detailne riešená v predrealizačnej etape a v rámci prípravy stavby v rámci jednotlivých projektov, musí byť v súlade s príslušnou platnou legislatívou. Pri príprave projektov bude súčinnosť s príslušnými orgánmi.

- V rámci hodnotenia vplyvov cyklistickej dopravy sa pri všetkých cyklotrasách uvádza nulový vplyv na biotu a krajinu napriek tomu, že mnohé sú v územnom strete so záujmami ochrany prírody (napr. Vážska dopravná cyklotrasa). Územné strety nie sú vždy identifikované správne, napr. pri Rajeckej cyklotrase, úsek Rajec - Čičmany nie je uvedené, že trasa zasahuje do ÚEV Meandre Rajčianky (SKUEV0885) a pretína terestrický nadregionálny biokoridor, ktorý spája Lúčanskú Fatru so Strážovskými vrchmi.

Sekcia sa nestotožňuje s tvrdením, že „kritickým obdobím z hľadiska hodnotenia vplyvov cyklotrás na životné prostredie je obdobie výstavby, ktoré súvisia s priamym záberom biotopov s výskytom flóry a fauny, výrubom drevín, so zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a činnosťou stavebných mechanizmov (...“); rovnako je významné dlhodobé negatívne pôsobenie antropogénnych faktorov prevádzky cyklotrás (hluk, vyrušovanie, odpady, nutnosť infraštruktúry atď).

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Pripomienka sa berie na vedomie a akceptuje sa, je premietnutá v rámci navrhovaných opatrení. Vyššie uvedená požiadavka bude zároveň detailne riešená v predrealizačnej etape a v rámci prípravy stavby v rámci jednotlivých projektov, musí byť v súlade s príslušnou platnou legislatívou. Pri príprave projektov bude súčinnosť s príslušnými orgánmi.

- V kapitole č. IV/4 Kumulatívne a synergické vplyvy je kumulácia hodnotená len vo vzťahu k dopravným úsekom; je potrebné kumulatívne vplyvy vyhodnotiť vo vzťahu k dotknutým chráneným územiám.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Kumulatívne vplyvy boli vyhodnocované v prípadoch kde došlo ku kumulácii dopravných líniových stavieb v rámci jednotlivých regiónov Žilinského kraja. Zámerom Správy bolo popísať a upozorniť na územia, kde sa koncentrujú dopravné javy vo vzťahu k špecifickým limitom územia (ochranné pásma, ochrana prírody, migračné koridory) a vytvoriť tak predpoklady pre riešenie stretov v ďalších etapách prípravy investícií. Akceptujeme, že by bolo optimálne vyhodnotenie urobiť z pohľadu záujmov ochrany prírody, v danom prípade bolo vyhodnotenie urobené univerzálne s tým, že vzťah k jednotlivým chráneným prvkom v území je možné odčítať z výkresu.

- V kapitole č. VIII Cezhraničné vplyvy absentuje hodnotenie projektov, ktoré sú alebo boli predmetom cezhraničného posudzovania (napr. D3 Svrčinovec Skalité, R6 štátna hranica SR/ČR - Púchov).

Vyjadrenie spracovateľa Správy o hodnotení

V súčasnej dobe sa posudzuje "Rýchlostná cesta R6 štátna hranica SR/ČR - Púchov" a podľa www.enviroportal.sk sa nachádza proces vo fáze prípravy správy o hodnotení. Súčasťou zámeru bolo vypracované "primerané posúdenie" (Ekojet, 09.2018) so závermi, že stavba je v danom území realizovateľná. Vyhodnocované boli územia spadajúce pod Natura 2000 na českej aj slovenskej strane. Na základe posudzovania vplyvov SD "SPRD SR 2030" bolo dané z poľskej strany vyjadrenie - Generalna dyrekcja ochrony środowiska, Departament Ocen Oddzialywania na Środowisko, že u predmetných stavieb v slovensko-poľskom pohraničí (cestné prepojenie na úseku medzi hranicou SR/Polsko a lokalitami Skalité a Svrčinovec; cestné prepojenie zo Svrčinovca na českú hranicu; modernizácia existujúcej železničnej trasy Žilina - Čadca - št. hranica SR/Polsko; dobudovanie stredoslovenskej cestnej siete cez Slovensko v osi sever - juh OPC9, ktoré sa napojí na cestnú sieť na poľskej strane, t.j. na štátnu cestu E7) sa nepredpokladá významný negatívny vplyv a vplyv na územia sústavy Natury 2000),

- nie je predpoklad znečistenia povrchových vôd a zhoršenia povodňovej situácie na území Poľska vplyvom cestnej dopravy,

- k realizácii prepojenia v osi sever - juh cez východné Slovensko do Poľska dobudovaním rýchlostnej cesty R4 a jej spojením s cestou S19 na Poľskej strane (os POC7) poľská strana už zaslala stanovisko,

nebol zistený dôvod na začatie procesu týkajúceho sa cezhraničného posudzovania vplyvov životné prostredie v dôsledku realizácie strategického dokumentu.

Predmetné stanovisko bolo pripravené na základe vyjadrenia Regionálneho riaditeľstva ochrany životného prostredia v Katoviciach, Krakove a Rzeszove. Na druhej strane Ministerstvo životného prostredia, Odbor posudzování na životní vlivů na životní prostředí a integrované prevence dalo vyjadrenie za českú stranu, že - Ministerstva životného prostredia, odboru osobitnej územnej

ochrany prírody a krajiny: z hľadiska ochrany prírody a krajiny upozorňujú na niektoré opatrenia ako sú OPC6, OPC5, OPŽ8, OPŽ6 a OPŽ1, kde u konkrétnych zámerov môže dôjsť ku stretom s migračnými koridormi veľkých cicavcov a preto je potrebné navrhnúť a realizovať také opatrenia, ktoré budú minimalizovať vplyvy dopravnej infraštruktúry na migračnú priechodnosť krajiny. Všetky pripomienky a požiadavky boli zo slovenskej strany akceptované.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Informácia od spracovateľa Správy o hodnotení sa berie na vedomie a akceptuje sa.

- Správa o hodnotení neobsahuje syntetickú časť, z ktorej by vyplývali konkrétne závery, opatrenia alebo projekty neodporúčané na realizáciu - tak, aby boli naplnené ciele riešenia stratégie, t. j. definovanie koncepčných smerov udržateľného rozvoja dopravy s minimalizáciou dopadov na životné prostredie

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Uvedená problematika bola akceptovaná a splnená, bola doplnená v Doplnku Správy o hodnotení.

Na základe vyššie uvedeného, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny požaduje:

1. Predloženú správu o hodnotení dopracovať v zmysle vyššie uvedených pripomienok.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Uvedená problematika bola vyhodnotená - vid' vyjadrenia k vyššie uvedeným pripomienkám.

2. Dopravné projekty, pri ktorých sa predpokladá, resp. boli identifikované významne negatívne vplyvy na chránené územia Natura 2000 zo strategického dokumentu vylúčiť. Ide o nasledovné projekty:

- Diaľnica D1 Turany - Hubová, úžinový variant, pre ktorý bol v procese posudzovania vplyvov identifikovaný významný negatívny vplyv. V záverečnom stanovisku č. 1294/2017-1.7/ml zo dňa 18. 05. 2017 bol odsúhlasený variant V2 tunel Korbeľka a Havran (tunelový variant).
- Rýchlostná cesta R1 Slovenská Ľupča - Korytnica. V zmysle záverečného stanoviska z procesu posudzovania vplyvov č. 2354/2010-3.4/ml zo dňa 05. 10. 2010 sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitných predpisov.
- Rýchlostná cesta R3 Dolný Kubín Juh - Hubová D1 (záverečné stanovisko z procesu posudzovania vplyvov č. 417/2011-3.4/ml zo dňa 02. 03. 2012), z dôvodu významného vplyvu na SKCHVU050 Chočské vrchy, biocentrum nadregionálneho významu Chočské vrchy, biokoridor nadregionálneho významu Veľká Fatra - Chočské vrchy - Malá Fatra, ako aj na biotopy chránených druhov živočíchov, ktoré sú predmetom ochrany CHVÚ.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Akceptuje sa s nasledujúcim stanoviskom:

1/ Diaľnica D1 Turany - Hubová, v BAU a v Gravitačnom variante sa neuvažuje s úžinovým variantom.

2/ S odvolaním sa na Záverečné stanovisko z procesu posudzovania vplyvov č. 2354/2010-3.4/ml zo dňa 5. 10. 2010, podmienku o preukázaní vyššieho verejného záujmu, Gravitačný variant neuvažuje s Rýchlostnou cestou R1 Slovenská Ľupča - Korytnica - Ružomberok D1. V BAU variante sa s modelovým riešením rýchlostnej cesty R1 v dotknutom úseku na základe požiadavok MDaV SR a NDS a.s. uvažuje.

3/ Rýchlostná cesta R3 v úseku Dolný Kubín - diaľnica D1 pretína biokoridor nadregionálneho významu Chočské vrchy - Malá Fatra, ako aj na biotopy chránených druhov živočíchov, ktoré sú predmetom ochrany CHVÚ v troch doteraz študovaných variantoch trasy (Dolný Kubín - Kral'ovany, Dolný Kubín - Komjatná - Hubová a Dolný Kubín - Likavka).

Záverečné stanovisko č. 417/2011-3.4/ml zo dňa 02. 03. 2012 podmieňuje súhlas s koridorom Dolný Kubín - Komjatná - Hubová súhlasným stanoviskom obce Komjatná, ktoré dodnes nebolo

prezentované. Gravitačný variant modelovo uvažuje s realizáciou R3 v koridore Dolný Kubín - Komjatná - Hubová avšak s prekonaním kolízie R3 s biokoridorom realizáciou tunelu Komjatná Variant V7a, v rozsahu tak ako je uvedený v Štúdiu realizovateľnosti "Rýchlostná cesta R3 Tvrdošín - križovatka D1, Amberg Engineering Slovakia, s.r.o.09.2015", čo predmetný dokument posudzovania vplyvov na životné prostredie neponúka. Vo vzťahu k požiadavke uvádzame, že ani rozsah a situovanie tunela Komjatná nemusí zabezpečiť elimináciu konfliktu s biokoridorom, a preto považujeme za nevyhnutné znovu otvoriť proces SEA s cieľom záväzného výberu koridoru rýchlostnej cesty R3 v kontexte troch spomínaných variantov. Na základe požiadavok MDaV a NDS a.s. dopravný model v BAU variante neuvažuje v prepojení Dolný Kubín - D1 s realizáciou rýchlostnej cesty R3, ponechaný je súčasný stav ciest I/70 Dolný Kubín - Kral'ovany a I/59 Dolný Kubín - Likavka, ktoré sú v kolízii s menovaným biokoridorom.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Informácia od spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

3. Vypracovať primerané posúdenie strategického dokumentu, v ktorom budú vyhodnotené vplyvy jednotlivých projektov na dotknuté územia sústavy Natura 2000 (na úrovni SEA). Pre tie projekty, kde bude identifikovaný významný vplyv na územie sústavy Natura 2000 (napr. Vážska dopravná cyklotrasa v úseku Šútovo - Kral'ovany a Stankovany; príp. možno vychádzať zo „Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030“: projekt R3 Oravský podzámok - Križovatka D1, R1 Banská Bystrica - D1 a iné), je potrebné v súlade s § 28 ods. 9 zákona č. 543/2002 Z. z. preveriť alternatívne riešenia (alternatívne trasovanie, technické riešenie) s cieľom vylúčiť nepriaznivý vplyv na územie sústavy Natura 2000 pre potreby ďalšieho posudzovania vplyvov navrhovaných činností v rámci EIA. Predmetné primerané posúdenie vypracovať v súlade s Metodikou hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 v Slovenskej republike (Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, 2014, 2016).

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Významné vplyvy boli doplnené v rámci Doplnku Správy o hodnotení. V ďalšom vyjadrení po predložení Doplnku Správy o hodnotení MŽP SR primerané posúdenie nevyžadovalo. Pripomienka "primeraného posúdenia" sa berie na vedomie a akceptuje sa, je premietnutá v rámci navrhovaných opatrení. Vyššie uvedená požiadavka primeraného posúdenia vplyvov jednotlivých projektov na dotknuté územia sústavy Natura 2000 bude zároveň detailne riešená v predrealizačnej etape a v rámci prípravy stavby v rámci jednotlivých projektov, musí byť v súlade s príslušnou platnou legislatívou. Pri príprave projektov bude súčinnosť s dotknutými príslušnými orgánmi.

4. Opatrenia na zmiernenie vplyvov na migráciu živočíchov konzultovať s odbornou organizáciou ochrany prírody.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa. Požiadavku realizovať v ďalšej príprave líniových dopravných stavieb.

5. V prípade, že migračnou bariérou je niekoľko dopravných prvkov v území (cesta, železničná trať) navrhovať opatrenia komplexne, aby bol zabezpečený prechod živočíchov cez všetky identifikované bariéry.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa. Požiadavka bude zapracovaná do zmiernujúcich opatrení v rámci záverečného stanoviska.

6. Navrhnuť opatrenia na ochranu migračných koridorov v nadväznosti na migračné objekty tak, aby bola zabezpečená ich funkčnosť.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa. Požiadavka bude súčasťou zmierňujúcich opatrení v rámci záverečného stanoviska.

7. Upraviť údaje o rýchlostných cestách podľa aktuálnych podkladov, napr. aktualizovať trasovanie R1 Ružomberok juh - križovatka, aktualizovať údaje o R5 Svrčinovec - št. hranica SR/ČR, kde sa už s výstavbou R5 neuvažuje. Aktualizovať aj údaje o navrhovaných opatreniach na zmiernenie vplyvov jednotlivých projektov na migráciu živočíchov (napr. ekodukt na R1 Ružomberok juh - križovatka D1).

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa.

8. Akceptovať všetky výsledky posudzovania vplyvov projektov zahrnutých v predložennom strategickom dokumente.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa.

Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Inštitút dopravnej politiky (list č. 16033/2020/IDP/37587/2020 z 13. 05. 2020)

posiela stanovisko, v ktorom má k predmetnej správe a samotnej stratégii nasledovné pripomienky a požiadavky:

Pripomienky k správe:

- odporúčame text upraviť v súlade s pravidlami slovenského pravopisu;
- je potrebné vysvetliť a dodržiavať zavedené skratky;
- je potrebné uvádzať správne názvy právnych predpisov, napr. je nesprávne uvedený názov „zákon NR SR č. 24/206 Z. z.“ a pod;

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie a akceptuje sa, bude upravené vo finálnej verzii strategického dokumentu.

- na označenie stavby letiska sa používajú rôzne slová alebo slovné spojenia, ako napríklad „letisko“, „letisko Žilina“ a pod. Je potrebné zjednotiť označovanie stavby letiska Letisko Žilina a dodržiavať názov so zohľadnením zákona č. 136/2014 Z. z.;

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Pre letisko Žilina je názov prevzatý z AIP SR AD 2-LZZI-1-1. Názov je zjednotený. V zákone č. 136/2014 Z. z. sa názvy letiska Žilina, ani iných letísk neuvádzajú.

- je potrebné rozlišovať medzi letiskovou spoločnosťou ako prevádzkovateľom letiska Letisko Žilina a letiskom Letisko Žilina ako stavbou. Upozorňujeme aj na existenciu firmy Letisko Žilina, a.s., čo je úplne odlišný subjekt;

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Neakceptuje sa. Ako prevádzkovateľ letiska je uvedený „Letisková spoločnosť Žilina, a. s.“ v zmysle AIP SR AD 2-LZZI-1-1. Firmy Letisko Žilina, a.s. sa v strategickom dokumente nikde neuvádza.

- žiadame dodržiavať terminológiu používanú v civilnom letectve, keďže dochádza k nesprávnemu označovaniu uvedených skutočností, ako napr.:
 - namiesto „pravidelná doprava“ má byť správne uvedené „pravidelná obchodná letecká doprava“ alebo „pravidelná obchodná letecká preprava cestujúcich, batožiny, nákladu alebo poštových zásielok za odplatu, v prenájme alebo za inú primeranú protihodnotu“, a po prvom použití možno zaviesť skratku „pravidelná doprava“ po správne uvedenom pojme v príslušnom gramatickom tvare;
 - namiesto „preprava“ v prípade civilného letectva má byť správne uvedené „letecká preprava“;

- namiesto slov „Technické vybavenie letiska umožňuje lety“ má byť správne uvedené „Letecká technika umožňuje vykonávať pristátia“;
- namiesto „dopravca“, a pod. má byť správne uvedené „letecký dopravca“ v príslušnom gramatickom tvare;
- správne používať pojem „regionálne letisko“ s ohľadom na zaužívanú terminológiu v právnych predpisoch Európskej únie, napr. podľa čl. 2 bod 153 nariadenia (EÚ) č. 651/2014 v platnom znení „regionálne letisko je letisko s priemerným ročným objemom do 3 miliónov cestujúcich“;
- rozlišovať medzi pojmi „obchodná prevádzka“ a „obchodná letecká doprava“;
- uvádzať správne názvy letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami so zohľadnením zákona č. 136/2014 Z. z. (napr. Letisko M. R. Štefánika Bratislava a pod.)

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Čiastočne akceptované. Termín „pravidelná doprava“ bude opravený na „pravidelná obchodná letecká doprava“ a ďalej uvádzaný skrátený názov. Výraz „preprava“ sa v leteckej doprave nepoužíva. Výraz/veta „Technické vybavenie letiska umožňuje lety aj za zhoršených poveternostných podmienok...“ je podľa názoru spracovateľa SURDM ŽSK správna a bude v dokumente ponechaná. Výraz „(presné priblíženie I. kategórie)“ bude doplnený na „(systém zariadení na presné priblíženie I. kategórie)“. Veta „V Žilinskom kraji neexistuje iná lokalita, kde by bolo možné vybudovať letisko v prípade, že by letisko Žilina bolo uzatvorené alebo ak by stratilo štatút medzinárodného letiska“ bude doplnená informáciou o príslušné dokumenty. Výraz „regionálne letisko“ je používaný správne. Uvedené letiská nemajú objem prevádzky väčší ako 3 mil. cestujúcich za rok.

Výraz „zberné letisko“ bude doplnený vysvetlením a všeobecne zaužívaným anglickým výrazom.

Názvy letísk sú uvedené v súlade s AIP SR. V zákone č. 136/2014 Z. z. sa názvy letiska Žilina, ani iných letísk neuvádzajú.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

S uvedeným vysvetlením spracovateľa strategického dokumentu sa stotožňujeme.

- je potrebné vysvetliť slovné spojenie „plnohodnotné letisko“ uvedené v bode 4.4.1., keďže v oblasti civilného letectva takýto pojem nie je známy.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie a akceptuje sa. Bude doplnené do finálnej verzie strategického dokumentu.

- je potrebné vysvetliť slovné spojenie "zberné letisko";

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie a akceptuje sa. Bude doplnené do finálnej verzie strategického dokumentu.

- je potrebné odôvodniť, prečo je v texte v bode 4.4.1 uvedené len slovné spojenie „prevádzku turbovrtuľových dopravných lietadiel“. Podľa informácií ministerstva by bolo možná prevádzka aj iných ako turbovrtuľových lietadiel a aj iných ako dopravných lietadiel;

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie a akceptuje sa. Do finálnej verzie strategického dokumentu bude doplnené "lietadlá s prúdovými motormi“.

- v bode 4.4.1 je uvedené „Nedostatočná dopravná dostupnosť územia leteckou dopravou zároveň limituje schopnosť kraja získavať nových investorov a jeho pozíciu v aktívnom cestovnom ruchu.“ Je potrebné uviesť zdroj dokumentu, ktorý potvrdzuje uvedenú informáciu:

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie a akceptuje sa. Bude doplnené do finálnej verzie strategického dokumentu.

- v bode 4.4.2 je uvedené „schválené pre nepravidelnú regionálnu dopravu a obchodné lety.“
Je potrebné uviesť správne informácie uvedené v povolení na prevádzkovanie Letiska Žilina;

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie a akceptuje sa. Do finálnej verzie strategického dokumentu bude doplnená informácia o rozsahu prevádzky z prevádzkového povolenia letiska v zmysle rozhodnutia Dopravného úradu č.p. 10494/2017/RLET-0017/42392 z 27. 11. 2017.

- je potrebné vysvetliť slovné spojenie „regionálnu dopravu“ vo vzťahu k civilnému letectvu a vykonávaniu obchodnej leteckej dopravy;
- je potrebné vysvetliť rozdiel medzi slovnými spojeniami „regionálna doprava“ a „obchodné lety“:

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie a akceptuje sa. Bude doplnené do finálnej verzie strategického dokumentu.

- v bode 4.4.2 je uvedené „V Žilinskom kraji neexistuje iná lokalita, kde by bolo možné vybudovať letisko v prípade, že by Letisko Žilina bolo uzatvorené alebo ak by stratilo štatút medzinárodného letiska“. Je potrebné uviesť zdôvodnenie uvedenej informácie;
- vo vzťahu k bodu 4.4.4 sa pri cestách na iné letiská počíta s časom z východiskového bodu zo Žiliny, ale na Letisko Žilina, ktoré je vzdialené 10 km od Žiliny, tento čas nie je zohľadnený. Odporúčame doplniť porovnanie z viacerých bodov v rámci ŽSK, nielen zo Žiliny. Navyše pri niektorých letiskách sa berie do úvahy aj čas na absolvovanie odbavenia palubnej batožiny a prechod detekčnou kontrolou, ale priamo pri Letisku Žilina nie je takáto skutočnosť zohľadnená, pričom odbavenie cestujúcich a batožiny sa zväčša zatvára min. 30 min. pred odletom, keďže následne je potrebné urobiť ďalšie úkony (príslušné kontroly, naloženie batožiny atď.);

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Vo vzťahu k „Časovej dostupnosti letísk ...“ v bode 4.4.4 je v prípade letiska Žilina uvažovaná dopravná dostupnosť na letisko osobným automobilom, pričom je definovaná dojazdovým časom jedna hodina, teda z ľubovoľného bodu aj mimo kraja (pozri obr. 4.50). V prípade ostatných letísk je definovaná časová dostupnosť len zo Žiliny. Ak by boli uvažované aj iné mestá zo ŽSK, bola by tabuľka neprehľadná a bez toho, že bola poskytnutá ďalšia pridaná hodnota. Ani v jednom prípade sa u letísk neuvádza konkrétny čas na odbavenie cestujúceho, ale len ako príklad celkový dodatočný čas po príchode na letiská Viedeň a Praha, kde sú tieto časy väčšie. U ostatných letísk je tento čas porovnateľný, a preto nie je uvádzaný. Pre uvedený prípad nie je zaužívaná metodika.

Výraz „regionálne letisko“ je používaný správne. Uvedené letiská nemajú objem prevádzky väčší ako 3 mil. cestujúcich za rok.

Výraz „zberné letisko“ bude doplnený vysvetlením a všeobecne zaužívaným anglickým výrazom.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

S uvedeným vysvetlením spracovateľa strategického dokumentu sa stotožňujeme.

- v dokumente sa uvádza, že je potrebné „predĺžiť vzletovú a pristávaciu dráhu na dĺžku 2450 metrov a na šírku 45 metrov“. V materiáli však nie je uvedená informácia o spôsobe financovania. Ministerstvo upozorňuje, že poskytnutie verejných prostriedkov formou investičnej pomoci musí byť v súlade s platnými právnymi predpismi, najmä s pravidlami Európskej únie pre štátnu pomoc a minimálnu pomoc;

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Neakceptuje sa. Spôsob financovania predĺženia RWY letiska Žilina dokument nerieši. Zo strany Ministerstva dopravy a výstavby sa predpokladá obdobný postup ako napr. bol prijatý v prípade rozvoja letísk v Poľsku.

- ministerstvo uvádza, že samotná investícia týkajúca sa „predĺženia vzletovej a pristávacej dráhy“ nerieši problém Letiska Žilina, ak by nedošlo aj k rekonštrukcii alebo vybudovaniu nových rolovacích dráh a odbavovacej plochy. Taktiež kapacita terminálu by nepostačovala na čo je úplne odlišný subjekt odbavenie veľkého počtu cestujúcich;

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Neakceptuje sa. Otázky ostatných častí infraštruktúry letiska neboli predmetom dokumentu Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK. Spracovanie uvedenej projektovej dokumentácie letiska MDaV ako v tej dobe majoritný akcionár nezabezpečil.

- v bode 5.2.1.4 je uvedené „Na zabezpečenie spojenia leteckou dopravou pre potreby priemyslu a turistického ruchu do regiónu severo-západného Slovenska je potrebné vo vzťahu k letisku Žilina vykonať rad organizačných opatrení, ktoré sú úzko prepojené z prevádzkovým i opatreniami, znovuzavedením pravidelnej leteckej dopravy a rozvojom infraštruktúry letiska.“. Uvedenú informáciu je potrebné preformulovať;
- v bode 5.2.1.4 je uvedené „V súvislosti so znovuzavedením pravidelnej leteckej dopravy na letisku Žilina je potrebné zabezpečiť certifikáciu letiska v súlade s Nariadením komisie (EÚ) č. 139/2014 z 12. februára 2014, ktorým sa stanovujú požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letísk podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.“ Je potrebné odôvodniť potrebu osvedčenia Letiska Žilina v súlade s nariadením (EÚ) č. 139/2014 v platnom znení;

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie a akceptuje sa. Bude doplnené do finálnej verzie strategického dokumentu

- v bode 5.2.2.5 je uvedené „z krátkodobého hľadiska je potrebné zabezpečiť znovu otvorenie trávinatej RWY tak, aby sa zvýšila bezpečnosť prevádzky pri výcviku najmä za limitných hodnôt bočného vetra. V materiáli nie je uvedená informácia o spôsobe financovania potrebnej „rekonštrukcie“ vzletovej a pristávacej dráhy s trávnatým povrchom, ktorá je podľa informácií, ktoré ma ministerstvo k dispozícii, v zlom technickom stave. Ministerstvo upozorňuje, že poskytnutie verejných prostriedkov formou investičnej pomoci musí byť v súlade s platnými právnymi predpismi, najmä s pravidlami Európskej únie pre štátnu pomoc a minimálnu pomoc. Takéto predĺženie môže mať negatívny vplyv aj na predĺženie vzletovej a pristávacej dráhy so spevneným povrchom;

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Neakceptuje sa. Otázka financovania nebola predmetom Stratégie udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK.

- v bode 5.2.2.5 je uvedené „S uvedenými opatreniami súvisí zavedenie letiskovej letovej informačnej služby (AFIS) mimo prevádzkovej doby letiska.“ Ministerstvo uvádza, že v súčasnosti nie sú vytvorené podmienky na zavedenie letiskovej letovej informačnej služby (AFIS);

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa.

- v bode 5.2.3.7 je uvedené „Letisko Žilina má spracovanú dokumentáciu pre územné rozhodnutie (z roku 2008) na predĺženie RWY na konečných 2 450 m a šírku 45 m. Na uvedené predĺženie RWY bolo v r. 2008 spracované a prerokované posúdenie dopadov na životné prostredie.“;
- v bode 4.4.3 je uvedené „V roku 2007 bola spracovaná, prerokovaná a schválená dokumentácia pre územné rozhodnutie (DUR) predĺženia vzletovej a pristávacej dráhy letiska Žilina na dĺžku 2 450 m, vrátane dokumentácie dopadov na životné prostredie (EIA) v zmysle zákona NR SR č. 24/206 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.“. Je potrebné uvedené informácie zosúladiť;

- v bode 5.2.3.7 je uvedené „Zároveň bola zabezpečená územná ochrana rozvoja letiska (vrátanie vzdušného priestoru) vyhlásením ochranných pásiem letiska dňa 29.3.2017 rozhodnutím DÚ 2452/2017/ROP120-OP/9575.“ Je potrebné vysvetliť, čo sa myslí slovným spojením „ochrana ... vzdušného priestoru“;

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie a akceptuje sa. Bude doplnené do finálnej verzie strategického dokumentu.

- vo všetkých prípadoch stavieb pozemných komunikácií treba uviesť, že ide o indikatívne termíny uvedenia do prevádzky - uviesť poznámku „Skutočné termíny realizácie budú stanovené na základe postupu majetkovoprávneho usporiadania pozemkov a v závislosti od vydania potrebných právoplatných rozhodnutí a povolení, potvrdení ekonomickej efektívnosti investície, a taktiež po zohľadnení možností zabezpečenia finančných prostriedkov, potrebných na realizáciu stavby.“;

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa čiastočne. SURDM ŽSK bude doplnená taktiež o poznámku vysvetľujúcu vzťah v dokumente uvádzaných termínov uvedenia stavieb dopravnej infraštruktúry do prevádzky k procesu Dopravného modelovania SURDM ŽSK. V BAU variante boli termíny deklarované MDV SR. V Gravitačnom variante sú uvedené termíny, požadované z odborného hľadiska. Dokument nerieši majetkoprávne, ani finančné požiadavky.

- str. 86 - požadujeme vypustiť text „Špecifickým prípadom je výstavba tunelov a potenciálne stiahnutie vôd viazaných na horninové štruktúry. Do takéhoto rizika je možné ísť len v prípade, ak nie je iné riešenie vedenia líniovej stavby. Tunel Višňové by mal byť v danom prípade negatívny príklad;
- ide o subjektívne účelové spochybňovanie odborníkmi posúdenej a schválenej výstavby tunelov, dokonca aj pri stavbe v realizácii;

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa, text vypustený nebude nakoľko požiadavku MDaV SR možno podľa rovnakých kritérií hodnotiť taktiež ako subjektívnu.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

- str. 97, str. 174, str. 182 - požadujeme vypustiť text „V súčasnosti je žiaľ tendencia postaviť tento ekodukt len v šírke 100 m a to i napriek skutočnosti, že primerané posúdenie odporučilo šírku 250 m.“ - na stavbu bolo MŽP SR vydané právoplatné Záverečné stanovisko EIA, subjektívne a ničím nepodložené domnienky sú v Správe o hodnotení spracovávanej odbornou osobou neprípustné;
- str. 98 - 99 - vo vzťahu k D1 Turany - Hubová požadujeme vypustiť celý účelový text odborne nepodložený text plný subjektívnych domnienok začínajúci slovami „Trasovanie diaľnice“ - na tzv. tunelový variant bolo MŽP SR vydané právoplatné Záverečné stanovisko EIA, ponechanie uvedeného textu spochybňuje uvedené právoplatné rozhodnutie, pripomíname, že aj súčasťou tzv. povrchového variantu boli tunelové stavby;

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa.

- názov zákona na str. 19 k správe o hodnotení odporúčame upraviť na „Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov“

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa.

- odporúčame vypustiť rýchlostnú cestu R6 št. hranica SR/ČR - Mestečko - Púchov zo stratégie a zároveň zo správy, keďže sa nachádza v Trenčianskom kraji.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Metodika PUM určuje vykonať spracovanie dokumentu/dopravného modelu v kontexte nielen politicky určených hraníc územných útvarov (krajov), ale požaduje reálne postihnúť vplyvy dopravnej gravitácie v rámci funkčných územných celkov (FUA) (Severozápadné Slovensko = Žilinský a Trenčiansky kraj).

Vyjadrenie

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

- ďalej požadujeme v správe reflektovať pripomienky k stratégii, ktoré sú uvedené nižšie;

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa.

Pripomienky k stratégii:

- neuvádzať stavebné kategórie pozemných komunikácií, resp. počty pruhov, je možné považovať ich len za indikatívne;

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Neakceptuje sa, dopravný model a akýkoľvek dopravnoinžiniersky kapacitný výpočet nie je možné vykonať bez určenia počtu jazdných pruhov cestnej komunikácie.

- vypustiť zmienky o prekategóriizácii/pretriedení ciest, toto je v gescii MDV SR;

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Neakceptuje sa, v Gravitačnom variante sú návrhy na prekategóriizáciu/pretriedenie v kompetencii riešiteľského kolektívu Stratégie, v BAU variante sú uvedené návrhy prevzaté z oficiálnych územnoplánovacích a dopravnoplánovacích dokumentov.

- v celom dokumente požadujeme vypustiť akúkoľvek zmienku o rýchlostnej ceste R3 trasovanú v koridore Turček - Kremnické Bane - Banská Bystrica, resp. Turčianske Teplice - Banská Bystrica tento koridor bol viackrát študovaný a zamietnutý, nie je súčasťou žiadneho zo strategických dokumentov a nie je ďalej sledovaný, trasovanie R3 je navrhované v koridore Turčianske Teplice - Žiar nad Hronom využitím prepojenia s R2 cez Handlovú;

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa pre Gravitačnom variante. Rýchlostná cesta R3 trasovaná v koridore Turček - Kremnické Bane - Banská Bystrica, resp. Turčianske Teplice - Banská Bystrica je súčasťou Gravitačného variantu ktorý podľa Metodiky PUM reprezentuje alternatívny variant k oficiálnemu variantu BAU. Gravitačný variant vychádza zo záväzného regulatívu KURS 2011 "Podporovať ako rozvojové osi prvého stupňa: 2.27.6. zvolensko-turčiansku rozvojovú os: Zvolen - Banská Bystrica - Turčianske Teplice - Martin (v úseku Banská Bystrica - Turčianske Teplice ako komunikačno-sídlnú os)" a z Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, schválený Uznesením vlády SR č. 162/2001 z 21. februára 2001 kde je R3 definovaná v trase "štátna hranica MR / SR Šahy - Krupina - Zvolen - Žiar nad Hronom - Turčianske Teplice - Martin - Kral'ovany - Dolný Kubín - Trstená - štátna hranica SR / PR (s alternatívnym vedením úseku Zvolen - Banská Bystrica - Uľanka - Turčianske Teplice)". Pripomienku o trasovaní rýchlostnej cesty R3 v koridore Turčianske Teplice - Žiar nad Hronom s využitím prepojenia s R2 cez Handlovú spĺňa variant BAU.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

- str. 77 - vypustiť text „Poľsko nepripravuje ani výhľadovo neuvažuje s kvalitatívnou kontinuitou komunikácie typu rýchlostnej cesty v pokračovaní R3 na svojom území“ - v súčasnosti poľská strana tento postoj prehodnocuje;

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa, text bude upravený v zmysle pripomienky o prehodnotení postoja Poľska.

- str. 97, kap. 4.2.3 - vypustiť text „Obchvaty ciest I. triedy spadajú do pôsobnosti Slovenskej správy ciest ako ich správcovskej organizácie.“ - SSC spravuje len existujúce cesty I. triedy

a uvažuje len so stavbami, ktoré má zaradené v investičnom pláne, kde nefigurujú napr. položky pod bodmi 1, 2, 4, 5, 6, 7 atď.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa, do BAU variantu sú zaradené všetky obchvaty ciest I. až III. triedy, ktoré sú súčasťou platných dopravnoplánovacích a územnoplánovacích dokumentov (teda aj obchvatov v investičnom pláne SSC), v Gravitačnom variante sú zaradené obchvaty podľa preukázania ich opodstatnenosti dopravným modelom SURDM ŽSK.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Inštitút dopravnej politiky (list č. 16033/2020/IDP/60025/2020 z 30. 07. 2020)

stanovisko, v ktorom má k predmetnej správe a samotnej stratégii nasledovné pripomienky: Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja (SURDM ŽSK) nasledovné pripomienky a požiadavky:

- cieľom strategického dokumentu je naplniť potreby mobility ľudí v mestách a regiónoch, pričom by mal reflektovať na strategické dokumenty definované na úrovni štátu. V súvislosti s tvorbou plánu udržateľnej mobility bolo, resp. je potrebné zabezpečiť vysokú mieru spolupráce na rôznych úrovniach a teda aj na úrovni štátu.
- samotný strategický dokument, ako aj správa o hodnotení však nereflektujú na legislatívu EÚ a SR ako aj strategické dokumenty platné v SR.

V nadväznosti na uvedené zásadne nesúhlasíme s nezahrnutím rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica - Ružomberok, križovatka D1 a R3 Horná Štubňa - Ráztočno do SURDM ŽSK, resp. jej uvedením v „nezaradených projektoch“ a so spôsobom jej posúdenia v SEA. Strategický dokument vrátane Územného plánu VÚC Žilinský kraj musí rešpektovať strategické dokumenty schválené vládou SR, na ktoré prebehla aj SEA a zahŕňajú trasu rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica - Ružomberok a príslušné Záverečné stanoviská EIA.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa pre Gravitačný variant. Požiadavka je súčasťou BAU variantu, nezaradenie pripomienkovaných úsekov R3 a R1 do Gravitačného variantu je v súlade s platnou Metodikou PUM v rámci alternatívnych variantov. Výsledný/odporučený návrh riešenia je daný odbornými projekčnými postupmi dopravného modelovania, vykonanými podľa Metodiky PUM a nemusí byť v súlade s oficiálnym BAU variantom. Nakoľko samotné riešenie SURDM ŽSK je odborným dokumentom, pripomienky by teda mali byť formulované k odbornému projekčnému postupu, ktorý je rozhodujúcim kritériom pre odporúčenie výsledného variantu. V prípade uplatnenia pripomienky sa realizácia projektu SURDM ŽSK stáva nadbytočnou, nakoľko by išlo o mechanický prepis oficiálnych dokumentov variantu BAU ako odporučeného variantu.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

Trasa rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica - Ružomberok je súčasťou nasledovných celoštátnych dokumentov, ktoré je nutné rešpektovať:

- Príloha č. 2 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, ktorá obsahuje Zoznam diaľnic a rýchlostných ciest (<https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1961/135/20200401#prilohy>);
- Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, Doplnok č. 1 - <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/cestna-doprava-a-cestna-infrastruktura/cestna-infrastruktura/dokumenty/novy-projekt-vystavby-dialnic-a-rychlostnych-ciest> - dňa 4. 5. 2010 vydalo MŽP SR v rámci SEA stanovisko, v ktorom „odporúča schválenie strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Nový projekt

- výstavby diaľnic a rýchlостných ciest – Doplnok č. 1“, schválený Uznesením vlády SR č. 406/2010 z 9. júna 2010 (<https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/5992/1>);
- Závazná časť Konceptie územného rozvoja Slovenskej republiky, Zmeny a doplnky č. 1 - bola uskutočnená SEA, schválený Uznesením vlády SR č. 513/2011 z 10. 8. 2011 (<https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/7461/1>) a následne Uznesením vlády SR č. 714/2011 zo 16. 11. 2011 (<https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/7987/1>);
 - Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020 - dňa 17. 6. 2014 vydalo MŽP SR v rámci SEA stanovisko, v ktorom odporučilo schválenie strategického dokumentu, schválený Uznesením vlády SR č. 311/2014 z 25. 6. 2014 (<https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/10978/1>);
 - Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 - dňa 21. 12. 2016 vydalo MŽP SR v rámci SEA stanovisko, v ktorom odporučilo schválenie strategického dokumentu, schválený Uznesením vlády SR č. 13/2017 z 11. 1. 2017 (<https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/21699/1>);

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa pre Gravitačný variant Požiadavka je súčasťou BAU variantu v trase R1 Slovenská Ľupča - Korytnica - Ružomberok DI, ktorá je neprávoplatná (vid' vyšší verejný záujem) s nasledujúcimi stanoviskami:

1/ Príloha č. 2 Zákona č. 135/1961 Zb. z roku 2008 prejedikuje zaradenie koridoru do siete diaľnic a rýchlостných ciest SR, nakoľko zaradeniu nepredchádzalo povinné posúdenie vplyvov R1 v úseku Banská Bystrica - Ružomberok na životné prostredie v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z.

2/ Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlостných ciest - Doplnok č. 1 bol schválený 2 roky po uzákonení Prílohy č. 2 čím bola naplnená prejedikácia trasy R1 Banská Bystrica - Ružomberok.

3/ Závazná časť Konceptie územného rozvoja SR, Zmeny a doplnky č. 1 neobsahuje regulatívy definujúce lokalizáciu diaľnic a rýchlостných ciest v SR. V smernej - nezáväznej časti KURS - je rýchlостná cesta R1 zmieňovaná a citovaná v kontexte textu Nového projektu diaľnic a rýchlостných ciest.

4/ Strategický plán rozvoja dopravy do roku 2030 je v časti venovanej rýchlостnej ceste R1 v úseku Banská Bystrica - Ružomberok v rozpore s Nariadeniami Európskej komisie, Parlamentu EÚ a Rady EÚ č. 1315/2013, 1316/2013 a č. 2017/849 z decembra 2016 vo veci usmernení ohľadom siete a koridorov TEN-T.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

Ďalej zdôrazňujeme, že koridor rýchlостnej cesty R1 Banská Bystrica - Ružomberok je definovaný aj v Nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. 12. 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ, pričom je zaradený do tzv. súhrnnej siete TEN-T;

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa pre Gravitačný variant Požiadavka je súčasťou BAU variantu v trase R1 Slovenská Ľupča - Korytnica - Ružomberok DI, ktorá je neprávoplatná (vid' vyšší verejný záujem) s nasledujúcim stanoviskom: Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. 12. 2013 definuje v koridore Banská Bystrica - Ružomberok cestnú komunikáciu zaradenú do Súhrnnej siete TEN-T s označením "Cesty/plánované na modernizáciu", teda nie "Cesty/plánované" alebo rýchlостná cesta R1.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

Na rýchlостnú cestu R1 Banská Bystrica - Ružomberok zabezpečuje Národná diaľničná spoločnosť, a. s. prípravu, ktorá podľa jednotlivých úsekov je v nasledovných štádiách:

- R1 Banská Bystrica - Slovenská Ľupča - 5. 10. 2010 pôvodné právoplatné Záverečné

- stanovisko EIA, 23. 6. 2011 právoplatné územné rozhodnutie, štúdia realizovateľnosti, spracovaná DSP, odovzdané Oznámenie 8a na MŽP, prebieha majetkovoprávne vysporiadanie, príprava podkladov na podanie žiadosti na stavebné povolenie;
- R1 Slovenská Lupča - Korytnica - 5. 10. 2010 pôvodné právoplatné Záverečné stanovisko EIA, štúdia realizovateľnosti; - R1 Korytnica, hranica kraja - Liptovská Osada - 5. 10. 2010 pôvodné právoplatné Záverečné stanovisko EIA, štúdia realizovateľnosti;
 - R1 Liptovská Osada - Ružomberok, križovatka Juh - 5. 10. 2010 pôvodné právoplatné Záverečné stanovisko EIA; štúdia realizovateľnosti;
 - R1 Ružomberok Juh - križovatka I/18 - štúdia realizovateľnosti, 2. 7. 2020 nadobudlo právoplatnosť nové kladné Záverečné stanovisko EIA - <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r1-ruzomberok-juh-krizovatka-d1>, spracovaná DÚR;
 - R1 Ružomberok, križovatka I/18 - križovatka D1 - štúdia realizovateľnosti, 2. 7. 2020 nadobudlo právoplatnosť nové kladné Záverečné stanovisko EIA - <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/rychlostna-cesta-r1-ruzomberok-juh-krizovatka-d1>;

Žiadame rešpektovať pripravované stavby.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa pre Gravitačný variant. Požiadavka je súčasťou BAU variantu v trase R1 Slovenská Lupča - Korytnica - Ružomberok D1, ktorá je neprávoplatná (vid' vyšší verejný záujem) s nasledujúcim stanoviskom: 1/ Text pripomienky "Pôvodné právoplatné Záverečné stanovisko EIA" je potrebné upresniť, že ide o Záverečné stanovisko číslo: 2354/2010-3.4/ml, z 05. 10. 2010, k zámeru I/59 (R1) Banská Bystrica - hranica kraja - Ružomberok D1, ktoré súhlasí s realizáciou rýchlostnej cesty R1 s podmienkou preukázania vyššieho verejného záujmu pre úseky č. 3 a 4 Slovenská Lupča - Korytnica - Ružomberok D1, v ktorých sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. Vyšší verejný záujem preukázaný nebol (Rozhodnutím č. Rozhodnutie Č.: 1074/2014-2.1 o žiadosti SSC IVSC BB zo dňa 22. 11. 2010 o povolenie výnimiek z podmienok územnej a druhovej ochrany v súvislosti s prípravou a realizáciou tretieho úseku predĺženia rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica - Ružomberok D1 bol zamietnutý) teda i trasa rýchlostnej cesty v úseku Slovenská Lupča - Korytnica - Ružomberok D1 nie je právoplatne identifikovaná. V BAU variante je pracovne uvažovaná trasa R1, ktorá nemá udelené oprávnenie vyššieho verejného záujmu. 2/ Vzhľadom na znenie predchádzajúceho bodu 1/ nemôže byť právoplatne identifikovaná trasa rýchlostnej cesty R1 v úseku Ružomberok juh - križovatka I/18 - križovatka D1 ktorý je súčasťou uvádzaného 4. úseku R1 Korytnica - Ružomberok D1 s povinnosťou preukázať vyšší verejný záujem. Gravitačný variant lokalizuje v predmetnej trase obchvat mesta Ružomberok cestou I/59 pre ktorú povinnosť preukázania vyššieho verejného záujmu neplatí.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

Zároveň žiadame rešpektovať koridor rýchlostnej cesty R3 Horná Štubňa - Ráztočno, na ktorý je spracovaná štúdia realizovateľnosti a ktorý predstavuje sledovanú alternatívu k prepojeniu R3 Horná Štubňa - Žiar nad Hronom cez Kremnicu, nesúhlasíme resp. jeho uvedením v „nezaradených projektoch“. Koridor je súčasťou celoštátneho dokumentu Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (obrázok č. 7) - dňa 21. 12. 2016 vydalo MŽP SR v rámci SEA stanovisko, v ktorom odporučilo schválenie strategického dokumentu, schválený UV SR č. 13/2017 z 11. 1. 2017 (<https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/21699/1>);

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa pre Gravitačný variant. Požiadavka je súčasťou BAU variantu s nasledujúcim stanoviskom: Podľa § 4 Predmet a rozsah posudzovania vplyvov strategických dokumentov a Prílohy č. 8 k Zákonom č.24/2006 Z. z., trasovanie rýchlostnej cesty R3 v prepojení Horná Štubňa -

Ráztlačno rýchlostná cesta R2 nebolo predmetom posudzovania strategických dokumentov s cieľom stanoviť environmentálne prijateľný koridor trasovania ciest v dotknutom území, ale podľa predmetnej Doložky vplyvov na životné prostredie SPRD SR 2030 "neodporúča konkrétne projekty alebo časti koridorov k realizácii", ale koridory boli posúdené ako celok na úrovni opatrení. Dotknuté územie obsahuje disponibilné koridory prepojení Turč. Teplice - Horná Štubňa - Žiar nad Hronom R2, Turč. Teplice - Horná Štubňa - Ráztlačno R2 a Turč. Teplice - Nitr. Pravno - Prievidza R2 (súčasť Závaznej časti KURS 2011, ÚPN VÚC ŽSK a ÚPN VÚC TNSK). V zmysle Správy o hodnotení je Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 strategickým dokumentom celoštátneho významu, ktorého predmetom sú navrhované opatrenia, nie koridory alebo časti koridorov dopravnej infraštruktúry.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

Listom č. 16033/2020/IDP/37587/2020 zo dňa 13.5.2020 sme vám doručili pripomienky a požiadavky, ktoré neboli zapracované v správe o hodnotení a SURDM ŽSK z 05/2020.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Akceptované, pripomienky a ich vyhodnotenie spracovateľ SURDM ŽSK spracoval, sú súčasťou dokumentu vyhodnotenia pripomienok.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Informácia od spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Vzhľadom na uvedené, žiadame SURDM ŽSK a predmetnú správu o hodnotení prepracovať tak, aby rešpektoval celoštátne dokumenty a následne znova predložiť na pripomienkovanie.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Neakceptuje sa, celoštátne dokumenty sú kompletne rešpektované v BAU variante SURDM ŽSK.

Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Inštitút dopravnej politiky (list č. 16033/2020/IDP/65561/2020 z 21. 08. 2020)

posiela stanovisko, v ktorom má k predmetnej správe a samotnej stratégii nasledovné pripomienky a požiadavky:

- žiadame zabezpečiť vyváženosť textu v celom rozsahu správy a doplnku, kde v prípade posúdenia vplyvov projektov rýchlostnej cesty R1 na životné prostredie, sú v doplnku správy o hodnotení uvádzané pomerne rozsiahle citácie predchádzajúcich rozhodnutí a nariadení EK, ktoré požadujeme vypustiť a uviesť len fakty;

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Akceptuje sa, citácie budú vypustené ale vzhľadom na vznesenú zásadnú pripomienku MŽP SR o závažnosti zistených vplyvov na životné prostredie projektov rýchlostnej cesty R1 budú tieto fakty v celom strategickom dokumente uvádzané na úrovni zohľadňujúcej ich závažnosť.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

- v rámci správy o hodnotení strategického dokumentu, časti 3 Celkové vyhodnotenie environmentálnych vplyvov žiadame vypustiť zavádzajúcu informáciu „Legislatíva vyššej právnej sily zákonov a nariadení EÚ – Delegované nariadenie komisie (EÚ) 2017/849 zo 7. decembra 2016, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013, pokiaľ ide o mapy v prílohe I a zoznam v prílohe II k uvedenému nariadeniu - určuje v koridore Banská Bystrica - Ružomberok komunikáciu súčasnej kategórie ciest I. triedy „cesta plánovaná na modernizáciu“. Delegované nariadenie komisie (EÚ) 2017/849 zo 7. decembra 2016 v Prílohe II neurčuje v koridore súhrnnej siete TEN-T v trase Banská Bystrica - Ružomberok, že ide o cestný koridor kategórie ciest I. triedy. Koridor súhrnnej siete Banská Bystrica - Ružomberok je v mapových podkladoch siete TEN-T zaznačený

v trase súčasnej cesty I/59 s označením, úseku ako plánované na modernizáciu. Uvedené však automaticky neznamená, že trasa modernizovaného koridoru bude kopírovať súčasnú cestu I/59.

V prípade modernizácie dopravnej infraštruktúry nie je pravidlom dodržanie aktuálneho trasovania koridoru, ako napríklad v prípade modernizácie železničnej trate Púchov - Považská Bystrica;

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Ako označenie komunikácie v predmetnom územnom koridore Súhrnnej siete TEN-T bude citované len taxatívne znenie predmetných záväzných Nariadení EÚ "Cesty/Plánované na modernizáciu". V koridore Banská Bystrica - Ružomberok sa nenachádza žiadna iná súvislá cesta ako cesta I/59, preto klasifikácia triedy cestnej komunikácie v predmetnom Nariadení pre uvedenú cestu súhrnnej siete TEN-T uvedenom územnom koridore sa môže vzťahovať len na existujúcu cestu, ktorá umožňuje plánovanie na modernizáciu. Mapový podklad predmetného Nariadenia EÚ ohľadom lokalizácie Súhrnnej siete TEN-T zobrazuje trasu cesty I/59 v úseku Banská Bystrica - Ružomberok, čím určuje zatriedenie komunikácie umožňujúcej modernizáciu. Možnosť zmeny trasy modernizovanej cesty je pripustená avšak taxatívnym zatriedením vzťahujúcim sa na modernizáciu cesty sa vylučuje realizácia novej kontinuálnej súbežnej komunikácie s existujúcou cestou I/59 v trase Súhrnnej siete TEN-T.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

- v správe o hodnotení - doplnok, časti 3 Celkové vyhodnotenie environmentálnych vplyvov žiadame vypustiť zavádzajúcu informáciu o obsluhu osídleného územia na trase rýchlostnej cesty R1 na trase Ružomberok - Banská Bystrica, nakoľko v rámci obsluhovaného územia je registrovaných 168 tisíc obyvateľov oproti vami uvádzaných 6 tisíc obyvateľov (údolie Revúcej). Uvedené porovnanie je nevhodné a vôbec nekorešponduje s primárnou funkciou rýchlostných ciest (napr. prepočtom na km je výsledok celkom odlišný);

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa s poznámkou, že pripomienka berie do úvahy iný rozsah územia ako je špecifikovaný v SURDM ŽSK. V SURDM ŽSK sú prezentované kritické paralelné úseky na území Turca a v koridore doliny vodného toku Revúca bez koncových a počiatočných bodov ktoré sú pre obidva úseky R1 a R3 totožné. Ak by sme k úseku toku Revúca s rýchlostnou cestou R1 pripočítali počet obyvateľov koncového bodu aglomerácie Banskú Bystricu (prípadne i počiatočného bodu aglomerácie mesta Ružomberok), tieto isté počty obyvateľov by bolo potrebné pripočítať i v prípade R3 v koridore Turca, čo znamená, že v SURDM ŽSK by sa parametre dopravnej obsluhy R1 a R3 nezmenili. Nad rámec SURDM ŽSK bude pre účel celoslovenského kontextu obsluhy doplnený text, tabuľka a schéma dopravnej obsluhy prevzaté zo Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020 (počty obyvateľov v izochrónach dopravnej obsluhy, prepočty na 1 km trasy).

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

- v rámci strategického dokumentu - SURDM ŽSK, konštatujeme, že z dopravnoplánuvacieho pohľadu dopravnej infraštruktúry nie je nateraz možné zodpovedne posúdiť a prijať závery dokumentu „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“, keďže - a to ani v aktuálne prekladanom Návrhu stratégie (z II. etapy riešenia) ani v Analýze (z I. etapy) dostupnej na stránke ŽSK*, kde na chýba textová časť analýzy, a obsahuje iba prílohy z dôvodu, že nie je možné dostatočne komplexne analyzovať a validovať výstupy dopravného modelu.

[*https://www.zilinskazupa.sk/sk/aktuality/aktuality/strategia-udrzatelneho-rozvoja-dopravy-mobility-zilinskeho-samospravneho-kraja.html](https://www.zilinskazupa.sk/sk/aktuality/aktuality/strategia-udrzatelneho-rozvoja-dopravy-mobility-zilinskeho-samospravneho-kraja.html)

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Ak sme dobre pochopili pripomienku, pripomienkovateľovi chýba podrobný popis modelu. Podrobný popis je súčasťou Správy z I. etapy riešenia a tiež Správy z II. etapy riešenia. Je potrebné študovať obe časti. Otázky MDV SR doplnujúceho charakteru k dopravnému modelu boli zodpovedané na pracovnom rokovaní dňa 11. 09. 2020.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

Z tohto dôvodu by sme preto privítali:

a) možnosť zaslania Správy o dopravnom modeli - ak existuje

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Vysvetlenie - vid' predchádzajúci bod.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

b) dopravný model v elektronickej verzii - ak je to možné, resp.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa v zmysle Zmluvy o dielo medzi spracovateľom a objednávateľom na spracovanie SURDM ŽSK.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

c) nasledovné informácie k dopravnému modelu vo forme prehľadných tabuliek a bodov:

- stručný prehľad a popis modelovaných scenárov
- princípy zonácie modelovaného územia (vnútorné a vonkajšie zóny)
- rozlišované druhy dopravy, socioekonomické skupiny, účely ciest, atraktivity a iné štrukturálne veličiny, vrátane ich predpokladaného
- metodika prognózy s rozlíšením osobnej a nákladnej automobilovej dopravy pre vnútorné a vonkajšie zóny, vrátane opisu prípadných rozdielov medzi výhľadovými scenármi navzájom a voči súčasnému stavu
- vstupné, kalibračné a výstupné mobilitné indikátory a parametre funkcií modelu súčasného stavu a výhľadových scenárov, napr.
 - o hybnosť podľa dopytovej vrstvy / socioeconomickej skupiny / účelu,
 - o priemerné dĺžky ciest podľa dopytovej vrstvy/socioeconomickej skupiny / účelu,
 - o parametre funkcie distribúcie prepravných vzťahov,
 - o parametre funkcie del'by dopravnej práce,
 - o parametre funkcie pridelenia dopravy a pod.
- matice distribúcie prepravných vzťahov a matice pre pridelenie (automobilovej) dopravy pre súčasný stav a výhľadové scenáre, aspoň v agregovanej forme na úrovni okresov a vonkajších zón podľa smeru vstupu do záujmového územia,
- iné informácie, ktoré sú k dispozícii a považujete za preukazné.

Odporúčame všetky tieto informácie (spolu s inými údajmi relevantnými pre model - ako napr. vývoj počtu obyvateľov, automobilizácie a pod., ktoré správa už obsahuje) do Stratégie doplniť - napr. vo forme Správy o dopravnom modeli, keďže budú aj v budúcnosti nepochybne požadované pri akomkoľvek konkrétnom projekte predkladanom na posúdenie zo strany MDV SR, ÚHP alebo Európskej komisie.

- na základe vyššie uvedeného ďalej konštatujeme, že použitý nulový a zrejme z neho odvodené (?) BAU a GV scenáre je potrebné chápať v zmysle prognózy dopravy skôr ako optimistické až maximalistické než stredové (trendové), vhodné na posudzovanie v zmysle

zachovania územnej rezervy v rámci územnoplánovacích procesov, a menej vhodné na zdôvodnenie skutočnej potreby posudzovaných projektov a rozhodovanie o ich (ne)realizácii.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Pripomienkujúci zrejme nemal k dispozícii Správy z riešenia oboch etáp, v ktorých sa nachádzajú všetky požadované údaje a tiež zdroje dát a metodika ich vyhodnotenia. Konkrétne doplňujúce otázky je potrebné špecifikovať, budú zodpovedané.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

Listom č. 16033/2020/IDP/37587/2020 zo dňa 13.5.2020 a č. 16033/2020/IDP/60025/2020 zo dňa 30. 07. 2020 sme Vám doručili pripomienky a požiadavky, ktoré žiadame naďalej rešpektovať.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptácia/neakceptácia pripomienok a požiadaviek uvedených vo vyššie uvedených listoch č. 16033/2020/IDP/37587/2020 zo dňa 13. 05. 2020 a č. 16033/2020/IDP/60025/2020 zo dňa 30. 07. 2020 je uvedená v rámci vyjadrení spracovateľa SURDM ŽSK a vyjadrení spracovateľa posudku k pripomienkam a vyjadreniam uvedeným v týchto listoch.

Vzhľadom na uvedené žiadame SURDM ŽSK a predmetnú správu o hodnotení prepracovať tak, aby rešpektoval celoštátne dokumenty, predložené pripomienky a znova predložil na pripomienkovanie.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Celoštátne dokumenty sú kompletne rešpektované v BAU variante SURDM ŽSK.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie sa na vedomie a akceptuje.

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, Sekcia rozvoja vidieka a priamych platieb (list č. 16523/2020 z 15. 05. 2020)

predkladá k zaslanej správe o hodnotení strategického dokumentu stanovisko, v ktorom navrhuje zapracovať do strategického dokumentu nasledovné body:

1. Rekonštrukcia lávky pre peších cez Váh medzi obcami Švošov a Hubová. Lávka je na základe statického posudku nevyhovujúca. Lávka spája obce Švošov a Hubová navzájom, ako aj autobusovú zastávku v obci Hubová so železničnou zastávkou v obci Švošov, preto jej použiteľnosť je veľmi dôležitá pre obyvateľov oboch obcí. Do obcí Švošov a Hubová je popri stave nefunkčnosti lávky 1,8 - 3 km z najbližšieho nasledovného železničného stanovišťa (železničná stanica v Ľubochni) a 2 - 2,5 km z najbližšieho nasledovného autobusového stanovišťa (autobusová zastávka v Ľubochni). Obchádzka z jednej dotknutej obce do druhej cez most v Ľubochni, bez použitia nevyhovujúcej lávky, je 3 - 4,2 km. Lávka je vo vlastníctve a správe obce Švošov.
2. Rekonštrukcia lávky pre peších cez Váh medzi obcami Podtureň a Liptovský Ján. Lávka je zo statického hľadiska vyhovujúca, avšak vyžaduje si rekonštrukciu. Spája obec Podtureň - časť Roveň v lokalite Borová sihoť s obcou Liptovský Ján, kde sa na druhej strane lávky nachádza minerálny prameň Medokýš a lávka je hojne využívaná k prístupu k tomuto prameňu z obce Podtureň, ale môže slúžiť aj pre turistov na prístup k turistickým značkovaným chodníkom. Návrh rekonštrukcie lávky podporuje návrh staníc B+R v dokumente „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“, uvedený na str. 160, nakoľko ide o zvýšenie dostupnosti železničnej stanice Liptovský Hrádok z obcí Podtureň a Liptovský Ján cyklistickou dopravou. Lávka je vo vlastníctve a správe obce Podtureň.
3. Rekonštrukcia lávky pre Peších cez Váh v obci Kotešová. Lávka je na základe statického

posudku nevyhovujúca. Lávka sa nachádza v katastrálnom území obce Kotešová, v lokalite Vážina. Návrh rekonštrukcie lávky podporuje návrh staníc B+R v dokumente „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“, uvedený na str. 160, nakoľko ide o zvýšenie dostupnosti železničných stanovišť Bytča a Dolný Hričov z obce Kotešová cyklistickou dopravou. Lávka je vo vlastníctve a správe Povodia Váhu, š. p.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Informácia u vyššie uvedených bodov sa berie na vedomie a akceptuje sa. Bude doplnené do textovej časti SURDM ŽSK vo všeobecnej rovine, konkretizovanie uvedených stavebných zásahov je nad rámec Stratégie.

4. S ohľadom na skutočnosť, že navrhované investičné zámery budú mať vplyv aj na lesné pozemky, s cieľom ochrany lesných pozemkov podľa zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o lesoch“) požadujeme, aby v dokumentoch, vydávaných v procese SEA a v následných dokumentoch boli zahrnuté nasledovné požiadavky:

- pri rozvoji dopravnej infraštruktúry minimalizovať záber lesných pozemkov a preferovať ten variant riešenia, ktorý by mal na lesné pozemky najmenší negatívny vplyv a ktorý prinesie najmenšiu plochu záberu lesných pozemkov,

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie a akceptuje sa čiastočne. Minimalizácia záberu lesnej pôdy bude zapracovaná do opatrení ZS. Preferencia výberu variantu s najmenším negatívnym vplyvom môže byť len jedným z kritérií pri výbere variantov.

- pri investičných akciách uvedených v predmetných dokumentoch predpokladať s nákladmi na výkup alebo vyvlastnenie stavbami dotknutých lesných pozemkov, ako aj s nákladmi na zabezpečenie prostriedkov na náhrady pre vlastníkov lesných pozemkov za obmedzenie vlastníckeho práva na lesných pozemkoch dotknutých realizáciou stavby v zmysle § 35 zákona o lesoch.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie. Uvedená požiadavka je zakotvená v príslušnej legislatíve. Každý projekt v rámci predrealizačnej prípravy stavby a následne i v priebehu povoľovacieho procesu stavby je hodnotený individuálne. Súčasťou povoľovacieho procesu je i zapojenie dotknutých príslušných orgánov, dotknutých organizácií i subjektov.

- pri plánovaní cyklotrás rešpektovať skutočnosť, že existujúca lesná dopravná sieť je vybudovaná na účel zabezpečenia hospodárenia v lesoch a nie na cyklotrasu a v prípade budovania nových cyklotrás dbať na to, aby sa výstavba a úprava cyklotrás realizovala v takých technických parametroch (v súlade s požiadavkami uvedenými v STN 73 6108 Lesné cesty a iné účelové komunikácie v lese), aby svojou konštrukciou zaručili nosnosť vyžadovanú pre prevádzku lesných mechanizmov na sústreďovanie, prepravovanie a uskladňovanie dreva.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa čiastočne. V prípade horských cyklotrás nemusí ísť o spevnené podložie, využívajú sa lesné cesty.

V dokumente „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“ navrhujeme doplniť vysvetlivky k mapám na stranách 100 - 111 (obr. 4.1 až 4.14), ako aj k mape na str. 137 (obr. 4.43) a doplniť popis tabuliek 5.11 a 5.12 (vysvetliť skratky KIRI, KRUT, KEKv). Na str. 225 v predposlednom riadku opraviť údaj o okrese (správne je okres Bytča, nie okres Žilina) a údaj o číslе mostného objektu. Údaje o okrese je potrebné opraviť aj na str. 226 v šiestom riadku (správne je okres Kysucké Nové Mesto, nie okres Čadca) a na str. 227 v druhom riadku (správne je Ružomberok, nie Liptovský Mikuláš). Na str. 228 v treťom riadku odspodu je potrebné slová „vo Svarínke“ nahradiť slovami „vo Svaríne“.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie a akceptuje sa, bude doplnené vo finálnej verzii strategického dokumentu.

V Správe o hodnotení strategického dokumentu „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“ navrhujeme doplniť vysvetlivky k obr. 16 Tunel Korbelka - situácia vodných zdrojov.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie, informácia bola posunutá spracovateľovi strategického dokumentu.

Úrad verejného zdravotníctva SR (list č. OHŽP/3686/104869 z 29. 07. 2020)

vydáva záväzné stanovisko, v ktorom sa uvádza, že s doplnkom k Správe o hodnotení strategického dokumentu sa súhlasí.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Stanovisko bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Banskobystrický samosprávny kraj, Oddelenie územného plánovania a životného prostredia (list č. 07570/2020/ODDUPZP-4 z 15. 05. 2020)

vydáva nasledovné stanovisko:

V rámci priamej väzby na BBSK je medzi návrhovými projektami horizontu 2028 ako severo-južné prepojenie rýchlostných ciest uvedený projekt "R3 Horná Štubňa - Turček hr. Kraja - Banská Bystrica križ. R1 s 1/59 Karlová (plus presmerovanie E77 do trasy R3) 2028_4pruh". Cestná trasa R3 GV variantu pri dopravnom modelovaní ústí na križovatke R1 Kostiviarska v Banskej Bystrici.

Návrh uvedeného variantu R3 nemá v zmysle platných strategických dokumentov (KÚRS 2011, Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030) pokračovanie na území Banskobystrického kraja a takáto potreba nevyplývala ani v procese spracovania Regionálneho plánu udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja po vyhodnotení cestnej doravy, nakoľko tento uvažuje so schváleným trasovaním R1 Slovenská Ľupča - Korytnica - Ružomberok. Uvedený gravitačný variant R3 však považujeme za variant, ktorým je možné sa alternatívne zaoberať v procese posudzovania vplyvu strategického dokumentu, avšak v polovičnom profile a s alternatívnym riešením napojenia v širšom okolí Banskej Bystrice, nakoľko uvádzané napojenie v križovatke Kostiviarska považujeme za nevhodné.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Akceptuje sa čiastočne. Stanovisko k pripomienke trasovania rýchlostnej cesty R3 Turčianske Teplice - Turček - Banská Bystrica: Dopravný model nerieši podrobnú lokalizáciu rýchlostnej cesty R3 na území BBSK, ale problematikou sa zaoberá z dôvodu porovnateľnosti modelových riešení BAU a Gravitačného variantu. Gravitačný variant Strategického dokumentu SURDM ŽSK, vrátane SoH, lokalizuje trasu rýchlostnej cesty R3 na území ŽSK v taxatívne určenej trase Základnej siete TEN-T, pričom ako alternatívne trasovanie k BAU variantu - v súlade s metodikou PUM - je na území BBSK navrhnuté jej pripojenie na R1 v Banskej Bystrici. Gravitačný variant podporuje posilnenie sídelnej rozvojovej osi Žilina - Martin - Banská Bystrica - Zvolen tak ako bola koncipovaná v Závaznej časti regulatíve 2.27.6 KURS 2011 (v úseku Banská Bystrica – Turčianske Teplice ako komunikačno-sídelna os), teda ako optimálne, ekologicky prijateľné prepojenie dvoch dopravno gravitačných (nodálnych, spádových) regiónov Severozápadného a Stredného Slovenska. Pripomienka BBSK k určeniu polovičného profilu rýchlostnej cesty R3 nemá exaktné opodstatnenie a z titulu odborného charakteru strategického dokumentu nemôže byť braná do úvahy. V prípade záujmu BBSK o rozpracovanie kontinuity rýchlostnej cesty R3 v úseku Turčianske Teplice - Banská Bystrica je odporúčaná dohoda samosprávnych krajov na spoločnom odbornom riešení problematiky mimo rámca SURDM ŽSK.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Informácia od spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Zároveň z doterajšej vízie Regionálneho plánu udržateľnej mobility Banskobystrického samosprávneho kraja vyplýva potreba modernizácie a elektrifikácie železničnej trasy v koridore Banská Bystrica - Horná Štubňa - pokračovanie ŽSK, ktorá zabezpečí prepojenie aglomerácie ZV - BB a MT - ZA najoptimálnejším spôsobom z hľadiska ekonomických nárokov a ekologických dopadov.

Potreba moderného železničného prepojenia krajov zo Stratégie udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja nevyplýva a zároveň nie je jasné, či sa spracovatelia uvedenej stratégie ŽSK železničným prepojením na BBSK zaoberali. Takéto cestné a železničné trasovanie by ponúkalo kvalitné prepojenie zvolensko-turčianskej rozvojovej osy.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Pripomienka sa z hľadiska železničnej infraštruktúry akceptuje, SURDM bude doplnený. Pripomienka sa z hľadiska cestnej infraštruktúry neakceptuje. Zdôvodnenie "cestné trasovanie by ponúkalo kvalitné prepojenie zvolensko-turčianskej rozvojovej osy" je totiž založené na rovnakom regulatíve č. 2.27.6 Závaznej časti KURS 2011 ako v Gravitačnom variante SURDM ŽSK navrhované trasovanie rýchlostnej cesty R3 Turčianske Teplice - Banská Bystrica.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Informácia od spracovateľa SURDM ŽSK sa z hľadiska cestnej infraštruktúry akceptuje. Informácia od spracovateľa SURDM ŽSK sa z hľadiska železničnej infraštruktúry akceptuje - bude doplnené do finálnej verzie strategického dokumentu (SURDM ŽSK).

V súčasnosti v strategických materiáloch schválený severojužný ťah R1, na území BBSK v úseku Slovenská Ľupča - Korytnica, v pokračovaní v Žilinskom samosprávnom kraji, požadujeme v Stratégii udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja rešpektovať.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Zdôvodnenie konfliktu trasy R1 so záujmami ochrany prírody je právoplatne zdokumentované v Záverečnom stanovisku číslo: 2354/2010-3.4/ml, z 05. 10. 2010, k zámeru I/59 (R1) Banská Bystrica - hranica kraja - Ružomberok D1, ktoré súhlasí s realizáciou rýchlostnej cesty R1 s podmienkou preukázania vyššieho verejného záujmu pre úseky č. 3 a 4 Slovenská Ľupča - Korytnica - Ružomberok D1. V týchto sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. Vyšší verejný záujem preukázaný nebol (Rozhodnutím č.: 1074/2014-2.1 o žiadosti SSC IVSC BB zo dňa 22. 11. 2010 o povolenie výnimiek z podmienok územnej a druhovej ochrany v súvislosti s prípravou a realizáciou tretieho úseku Slovenská Ľupča - Korytnica predĺženia rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica - Ružomberok D1 bol zamietnutý), teda i trasa rýchlostnej cesty v úseku Slovenská Ľupča - Korytnica - Ružomberok D1 nie je právoplatne identifikovaná. V BAU variante je pracovne/modelovo uvažovaná trasa R1, v navrhovanom trasovaní.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Informácia od spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

K ďalším častiam správy o hodnotení BBSK nemá pripomienky

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie

Banskobystrický samosprávny kraj, Oddelenie územného plánovania a životného prostredia
(list č. 08164/2020/ODDUPZP-2 z 20. 07. 2020)

v stanovisku k doplnku správy o hodnotení strategického dokumentu uvádza:

Z doplnku správy o hodnotení vyplýva, že autori strategického materiálu a aj správy o hodnotení dospeli k záverom ohľadom trasovania rýchlostných ciest R1 a R3 na území Žilinského kraja. Význam trasovania rýchlostnej cesty R3 spočíva v kumulatívnom pokrytí nárokov na smerovanie

transeurópskej severojužnej dopravy, v dopravnej obsluhu osídleného územia ŽSK (110 tisíc evidovaných obyvateľov v regióne Turca) a v napojení ťažiska osídlenia Banská Bystrica - Zvolen na diaľnicu D1 cez osídlené územie Turca. V prípade rýchlostnej cesty R1, lokalizovanej v koridore Banská Bystrica - Korytnica - Ružomberok, ide o úsek vedený neosídleným územím (6 tisíc evidovaných obyvateľov v údolí Revúcej) - v údolí na pomedzí území Národných parkov Nízkych Tatier a Veľkej Fatry, súčasťou Natury 2000 - ktorý napĺňa typickú funkciu obchádzkovej trasy k osídleným územiam. Legislatíva vyššej právnej sily zákonov a nariadení EÚ - Delegované nariadenie komisie (EÚ) 2017/849 zo 7. decembra 2016, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013, pokiaľ ide o mapy v prílohe I a zoznam v prílohe II k uvedenému nariadeniu - určuje v koridore Banská Bystrica - Ružomberok komunikáciu súčasnej kategorizácie ciest I. triedy „cesta plánovaná na modernizáciu“.

V záverečnom stanovisku z procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie k predmetnému koridoru R1 Banská Bystrica - Korytnica - Ružomberok vzhľadom na očakávané významné vplyvy na záujmy ochrany prírody bola daná podmienka povoliť výstavbu len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu. MŽP SR žiadosť o udelenie výnimky z podmienok ochrany chránených druhov zamietlo. Súčasne vo veci žiadosti žiadateľa o povolenie výnimky z podmienok ochrany chránených druhov nebol preukázaný ani naliehavý vyšší verejný záujem. Vzhľadom na uvedené dôvody bol v rámci „Stratégie udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“ odporučený variant GV (Gravitačný), ktorý neuvažuje s budovaním rýchlostnej cesty R1 medzi Banskou Bystricou a Ružomberkom, ale v plnej miere navrhuje využiť koridor navrhovanej rýchlostnej cesty R3 v úseku Martin - Horná Štubňa s pokračovaním na Turček a ďalej v smere na Banskú Bystricu. Banskobystrický samosprávny kraj ako dotknutý orgán podľa § 12 ods. 1 zákona o posudzovaní vydáva k DOPLNKU správy o hodnotení strategického dokumentu „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“ nasledovné stanovisko: závery, ku ktorým dospeli autori uvedeného strategického materiálu aj správy o hodnotení jeho vplyvov na životné prostredie v súvislosti s rýchlostnou cestou R1 v úseku medzi Banskou Bystricou a Ružomberkom berieme na vedomie. Naďalej však uvádzame, že navrhovanou cestou R3 je možné sa zaoberať avšak v polovičnom profile a s alternatívnym riešením napojenia v širšom okolí Banskej Bystrice, nie v križovatke Kostiviarska.“

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Akceptuje sa čiastočne pre miesto napojenia R1. Stanovisko k pripomienke trasovania rýchlostnej cesty R3 Turčianske Teplice - Turček - Banská Bystrica: Dopravný model nerieši podrobnú lokalizáciu rýchlostnej cesty R3 na území BBSK ale problematikou sa zaoberá z dôvodu porovnateľnosti modelových riešení BAU a Gravitačného variantu. Gravitačný variant Strategického dokumentu SURDM ŽSK, vrátane SoH, lokalizuje trasu rýchlostnej cesty R3 na území ŽSK v taxatívne určenej trase Základnej siete TEN-T, pričom ako alternatívne trasovanie k BAU variantu - v súlade s metodikou PUM - je na území BBSK navrhnuté jej pripojenie do križovatky s R1 v Banskej Bystrici. Gravitačný variant podporuje posilnenie sídelnej rozvojovej osi Žilina - Martin - Banská Bystrica - Zvolen tak ako bola koncipovaná v Závaznej časti regulatíve 2.27.6 KURS 2011 (v úseku Banská Bystrica - Turčianske Teplice ako komunikačno-sídelna os), teda ako optimálne, ekologicky prijateľné prepojenie dvoch dopravno gravitačných (nodálnych, spádových) regiónov Severozápadného a Stredného Slovenska. Hlavným dôvodom prečo SURDM ŽSK odporúča realizovať rýchlostnú cestu R3 v trase Dolný Kubín - Hubová - Martin - Turčianske Teplice - Banská Bystrica - Zvolen a nerealizovať rýchlostnú cestu R1 v prepojení Ružomberok - Korytnica - Banská Bystrica sú výsledky dopravného modelovania, ktoré sú determinované dopravnými, sídelnými, demografickými a urbanistickými aspektami. Neudelenie štatútu vyššieho verejného záujmu pre rýchlostnú cestu R1 Ružomberok - Korytnica - Banská Bystrica dopĺňa výsledky dopravného

modelovaníav oblasti ochrany prírody, území Natura 2000. K pripomienke BBSK ohľadom určenia polovičného profilu rýchlostnej cesty R3 nebolo predložené exaktné opodstatnenie a z titulu odborného charakteru strategického dokumentu nemôže byť braná do úvahy. V prípade záujmu BBSK o rozpracovanie kontinuity rýchlostnej cesty R3 v úseku Turčianske Teplice - Banská Bystrica je odporúčaná dohoda samosprávnych krajov na spoločnom odbornom riešení problematiky mimo rámca SURDM ŽSK.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa vyjadrenie spracovateľa strategického dokumentu.

Mesto Bytča (list č. 11439/2020-VaŽP-Blk z 15. 07. 2020)

v záväznom stanovisku oznamuje, že k doplnku správy o hodnotení strategického dokumentu nemá námietky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Mesto Bytča (list č. 11872/2020-VaŽP-Blk z 29. 07. 2020)

v liste zasiela oznámenie o informovaní verejnosti k doplnku správy o hodnotení strategického dokumentu.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie.

Mesto Liptovský Mikuláš (list č. MsÚ/ŽPD-2020/03624-001/LEN zo 07. 05. 2020)

k zverejnenému dokumentu „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“ zasiela nasledovné pripomienky:

1. Medzi prioritné projekty s termínom realizácie 2028 žiadame zapracovať nasledovné projekty, ktoré v dokumente nie sú uvedené:
 - a) Projekt rekonštrukcie križovatky ciest I/18 a III/2337 (križovatka Okoličné na Závažnú Porubu),
 - b) Projekt rekonštrukcie križovatky ciest I/18 a III/2335 (križovatka Okoličné na sídlisko Podbreziny).
2. Projekt obchvatu cesty č. II/584 v m. č. Demänová žiadame zaradiť medzi projekty s realizáciou do roku 2028.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa, bude doplnené vo finálnej verzii strategického dokumentu.

3. V oblasti cyklo dopravy žiadame ako prioritný stanoviť projekt cyklochodníka po severnej strane vodnej nádrže Liptovskej Mary v úseku Vlachy - Liptovský Mikuláš ako súčasť Vážskej cyklomagistrály.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa, bude doplnené vo finálnej verzii strategického dokumentu.

Mesto Martin - Útvár hlavného architekta mesta Martin (list č. ÚHAM/354/2020-Gáb/129 z 11. 05. 2020)

k predloženej správe o hodnotení strategického dokumentu „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“ vydáva vyjadrenie, v ktorom uvádza:

Podľa platného Územného plánu sídelného útvaru Martin (ďalej len ÚPN-SÚ Martin) v znení zmien a doplnkov č. 1 - 7 a jeho záväzných častí vyhlásených Všeobecne záväzným nariadením mesta Martin č. 38 v znení neskorších zmien a doplnkov platia nasledovné zásady:

3) Zásady z hľadiska riešenia dopravy

3.1) Automobilová doprava

- a) chrániť územie pre trasu diaľnice D1 Martin - Dubná skala - Dubová, diaľničný privádzač a križovatky súvisiace so stavbou D1 a jej privádzača, nerozširovať zastavané územie obce do platného ochranného pásma diaľnice D1 (priemyselné parky, sídelné zóny, rekreačné a oddychové aktivity a pod.); zákaz budovať ČSPH, motorestov a iných zariadení pre motoristov s priamym prístupom na diaľnicu D1,
- b) rešpektovať koridor trasy rýchlostnej cesty R3 vedenej východne od mesta v súlade so schválenými dokumentáciami a jej ochranné pásmo,
- c) rezervovať územie pre privádzač rýchlostnej cesty R3 v trase predĺženia Ul. N. Hejnej po križovatku s R3 pri Dražkovciach vrátane úprav Ul. N. Hejnej po križovatku s Ul. Jesenského - cestou I/65,
- d) rezervovať územie pre prestavbu križovatky ul. N. Hejnej a cesty I. triedy I/65 - Ul. Jesenského z dôvodu napojenia privádzača z mesta na rýchlostnú cestu R3,
- e) usmeňovať výstavbu popri ceste I/18 a vytvárať územnú rezervu pre jej rozšírenie na štvorpruh v úseku od križovatky s diaľničným privádzačom po križovatku s Priekopskou ul. pod cintorínom Francúzskych partizánov,
- f) rezervovať územie pre dobudovanie južnej časti trasy západného mestského okruhu na štvorpruh v úseku od križovatky cesty I/65D s Robotníckou ul. po južný okraj mesta a jej napojenie na existujúcu komunikačnú sieť a navrhované komunikácie v zmysle grafickej časti ÚPN-SÚ Martin,
- g) rezervovať územie pre trasu východného mestského okruhu v úseku od napojenia na cestu I/65D na Pltníkoch (pri OC Tulip), cez centrum Košúty s križovatkou na Ul. Jilemnického, po križovatku s cestou I/65 na juhu (vonkajší dopravný okruh),
- h) rezervovať územie pre radiálnu komunikáciu (Tehelná ul.) na prepojenie vnútorného dopravného okruhu (od križovatky pri Martimexe) s východnou obvodovou komunikáciou,
- j) rešpektovať navrhované dopravné napojenie VMO na cestu I/65 a na ul. Kollárova,
- k) rezervovať plochu pre križovatky na vonkajšom a vnútornom mestskom okruhu, na hlavných zberných a na ostatných zberných komunikáciách s výhľadom na 30 rokov,
- l) rešpektovať existujúci základný komunikačný systém mesta Martin a rezervovať územia pre navrhované trasy základnej komunikačnej siete v zmysle grafickej časti ÚPN-SÚ Martin,
- m) súčasnú trasu cesty I/65 prechádzajúcu centrálnymi územiaми mesta riešiť vo výhľade ako hlavnú zbernú komunikáciu vrátane trasy vnútorného mestského okruhu,
- p) rezervovať územie pre novú hlavnú zbernú komunikáciu na Kolónii Hviezda s novým vyústením - križovatkou na ceste I/18,
- s) pri akejkoľvek zmene dopravného systému mesta použiť ako podklad Územný generel dopravy mesta Martin (spracovateľ Žilinská univerzita, prof. Ing. Ján Čelko, CSc, Žilina 09/2015),
- z) v rámci centra Košúty riešiť terminál integrovanej dopravy MHD vo väzbe na navrhovanú železničnú zastávku,
- z') riešiť terminál integrovanej dopravy na mieste súčasnej železničnej stanice Martin, ktorý integruje MHD, diaľkovú HD, prímestskú HD a železniciu,
- z") riešiť terminál integrovanej dopravy na ul. Jilemnického v Košútoch pre MHD a prímestskú HD. Útvar hlavného architekta mesta Martin s predloženou Stratégiou súhlasí za podmienky rešpektovania zásad uvedených v platnom územnom pláne.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa v rozsahu SURDM ŽSK.

Mesto Rajec (list č. 12/2020/OVS-1917 zo 07. 05. 2020)

k správe o hodnotení strategického dokumentu nemá pripomienky. V závere stanoviska uvádza, že pozitívne vplyvy prevažujú nad negatívnymi, podmienkou je však dodržiavanie navrhovaných opatrení definovaných v kap. V predmetnej Správy o hodnotení.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie.

Mesto Ružomberok (list bez čísla z 20. 08. 2020)

uvedeným listom Mesto Ružomberok podáva pripomienku voči posudzovanému dokumentu „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“, ktorý má byť vypracovaný v súlade s cieľom Integrované regionálneho operačného programu v programovom období 2014 - 2020, prioritná os 1. Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch, špecifický cieľ 1.2.1 Zvyšovanie atraktivity a **konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy**. Na tento dokument bol poskytnutý nenávratný finančný príspevok vo výške 260.447,25 EUR. Stanovené Ciele strategického dokumentu „Plán trvalo udržateľnej mobility“, musia naplňať účel a Ciele v zmysle príručky a výzvy operačného programu a metodických pokynov, nasledovne:

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

SURDM ŽSK je spracovaná v súlade s Špecifickým cieľom „1.2.1 - Zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy“ Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 - 2020 a zároveň v súlade s Metodickým usmernením Riadiaceho orgánu pre IROP č. 2 k vypracovaniu plánov udržateľnej mobility vydanom MPA RV SR dňa 25.09.2015 a jeho prílohy - Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility vydané Ministerstvom dopravy a výstavby SR 2015 v znení neskorších aktualizácií.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Informácia od spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Plán udržateľnej mobility je strategický plán vytvorený s cieľom naplniť potreby mobility ľudí **v mestách a regiónoch**. Plán udržateľnej mobility sa má opierať o dlhodobú víziu rozvoja dopravy a mobility **v meste a regióne**, ktorá obsahuje riešenia pre všetky druhy dopravy. Plán udržateľnej mobility určuje nasledujúce okruhy tém: **verejná osobná doprava, nemotorová doprava (pešia doprava a cyklistická doprava)**, individuálna dynamická a statická doprava, mestská logistika, manažment mobility a inteligentné dopravné systémy.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Hlavným cieľom SURDM ŽSK je implementácia obsahov programov Zelenej ekonomiky EÚ, v rámci ktorých ide o naplnenie vízie zmeny podielov delby prepravnej práce v prospech verejnej hromadnej dopravy osôb za cenu eliminácie pokračujúceho rastu cestnej dopravy, o optimalizáciu dopravnej obsluhy urbanizovaného územia ŽSK i o ochranu citlivých prírodných území Natura 2000 pred európskou cestnou tranzitnou nákladnou dopravou. Dokument sa zaoberá všetkými dopravnými módami, dopravný model je vytvorený ako multimodálny komplexný model. PUM kraja nemôže riešiť pešiu dopravu, na to slúžia PUM miest.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Informácia od spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Posudzovaný dokument má stanovené Ciele, ktoré nezodpovedajú požiadavkám prioritnej osi 1 a jej špecifického cieľa. Podľa „Kapitola 2.5 Vízie, Ciele, priority a indikátory“ posudzovaného dokumentu je nasledovná:

„Za základné strategické Ciele SURDM ŽSK považujeme tie, ktoré majú potenciál zvýšenia kvality a kapacity infraštruktúry, zníženie dopravného zaťaženia ciest II. a III. triedy, presun mobility do VHD a nemotorovej dopravy a tým súvisiace zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie.

1. Zvýšenie kvality infraštruktúry
2. Zvýšenie bezpečnosti
3. Zmena delby prepravnej práce Presun mobility na systémy VHD a nemotorovej dopravy znížia dopravné zaťaženie cestnej siete. Znížia sa aj požiadavky na statickú dopravu, hlavne v centrách miest.

4. Zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie

V oblasti dopravy ide hlavne o zníženie podielu imisných faktorov a hluku.,,

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa, pripomienka je neadekvátne a bez argumentácie.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vysvetlenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Dokument tak od počiatku míňa hlavný účel a cieľ kvôli, ktorému mal vzniknúť a na čo bola určená finančná podpora z európskych zdrojov „**Zvýšenie atraktívnosti a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy**”. Pripomínáme, že obdobné strategické dokumenty ostatných samosprávnych krajov, vypracovávané a hradené z tej istej prioritnej osi a špecifického cieľa sa podstatne venujú zvyšovaniu konkurencie schopnosti verejnej osobnej dopravy prostredníctvom tvorby plánu dopravnej obslužnosti.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa, pripomienka je konštatovaním, ktorému chýba zdôvodnenie a navyše nezodpovedá skutočnosti. Plány dopravnej obslužnosti sú povinné pre objednávateľov dopravy na základe zákona NR SR č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach a novej vyhlášky MDV SR č. 5/2020 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia týkajúce sa objednávania verejnej osobnej dopravy, špecifikuje štandardy dopravnej obslužnosti. Plán dopravnej obslužnosti je podkladom na udeľovanie dopravných licencií, na uzatváranie zmlúv o službách a na zostavovanie cestovných poriadkov v pravidelnej doprave. PDO musia mať kraje a mestá (vrátane Ružomberka) podľa zákona o cestnej doprave už najmenej 10 rokov a súvisia s verejným obstarávaním dopravných služieb vo verejnom záujme. Žilinský samosprávny kraj má tento strategický dokument z roku 2008 a v súčasnosti na jeho aktualizácii pracuje ID ŽK, s.r.o. Nebol predmetom SURDM ŽSK, ale realizáciou navrhovaných opatrení v oblasti VOD a vybudovaním IDS ŽK a zvýšením podielu ŽD sa zvýši konkurencieschopnosť VOD a znížia negatívne dopady na životné prostredie.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Posudzovaný dokument obsahuje analytickú časť (dopravný model), ktorý nerieši účel a cieľ prioritnej osi 1 a jej špecifického cieľa 1.2.1, V Kapitole 3 Dopravný model vytvoril schémy a scenáre, ktorých výsledkom je identifikácia projektov dopravnej infraštruktúry podľa tabuľky 3.2.. Táto tabuľka obsahuje prevažnú väčšinu nadradených infraštruktúrnych projektov, ktoré nespádajú do strategickej, plánovacej a realizačnej pôsobnosti samosprávnych krajov. Nie je jasné ako indikované infraštruktúrne projekty mimo kompetencie samosprávneho kraja prispievajú k cieľu a účelu prioritnej osi. Dopravný model posudzovaného strategického dokumentu, tak opätovne nerieši Ciele prioritnej osi ani špecifické Ciele daného programu a to je **konkurencieschopnosť verejnej dopravy**. Dopravný model je svojou schémou a zvolenou metodikou postavený na nadradenú cestnú infraštruktúru a nie verejnú dopravu. Na základe neho nie je možné postaviť nový plán dopravnej obsluhy, ktorý je pre zvýšenie konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy a integráciu verejnej dopravy v ŽSK kľúčový.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Pripomienka vychádza z neznalosti samotného princípu tvorby strategického dokumentu. Dopravný model - rovnako ako dopravný systém, ktorý je deterministického charakteru - je vo svojej podstate komplexným modelom obsahujúcim všetky relevantné druhy dopravy, ovplyvňujúce dopravnú obsluhu územia a deľbu prepravnej práce. Zahŕňa okrem vlastného riešeného územia aj spádové a záujmové územia, ktoré v prípade ŽSK siahajú až za hranice SR. Konštatácia v pripomienke "dopravný model vytvoril schémy a scenáre, ktorých výsledkom je identifikácia projektov dopravnej infraštruktúry" je z hľadiska metodiky postupov dopravného

modelovania chybná, platí opačný postup - zaradenie projektov dopravnej infraštruktúry do scenárov a variantov vytvára modelové varianty oficiálneho charakteru (BAU variant) a alternatívneho charakteru (Gravitačný variant). Princípy a zaradenie všetkých projektov (nielen stavebných) je v texte SURDM dostatočne podrobne popísané. Konkurencieschopnosť verejnej hromadnej prepravy osôb nie je logicky možné vykonať bez riešenia dopravných módov, ktoré chceme v rámci delby prepravnej práce ovplyvniť (IAD) a to na všetkých funkčných a územných úrovniach (T, ZC, VN, a celoštátna, regionálna a lokálna doprava). Dokument sa detailne venuje regionálnym železničným tratiam a stanovil ak úseky ciest kde je realizovaný najväčší prepravný výkon v oskm a venuje sa potrebe investícií do železničných a autobusových staníc a vybudovanie Park+Ride, Bike+Ride a Kiss+Ride (záchytné parkoviská pre vozidlá a bicykle a miesta pre vyloženie a naloženie spolujazdcov).

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Kapitola 4 posudzovaného dokumentu **Návrh časť verejného dopravného vybavenia ŽSK** je dôkazom nesprávne stanovených cieľov celého materiálu a nepochopenie na aký účel mal „Plán trvalo udržateľnej mobility“ ŽSK slúžiť. Návrhy v kapitole 4, tak majú absurdné znenia, ktoré opätovne nijako nekorešponujú s cieľom prioritnej osi. Venujú sa hlavne nadradenej infraštruktúre, ktorá nespadá do pôsobnosti samosprávnych krajov a nemá žiaden vplyv na zvýšenie konkurencieschopnosti VOD. Vymenováva všeobecné frázy a floskuly, popisuje medzinárodné cestné ťahy a hlavné železničné trate, rieši nákladnú dopravu a jej prekladiská, leteckú dopravu, vodnú dopravu. V časti 4.7. Infraštruktúra verejnej osobnej dopravy sú duplicitne popisované železničné trate ZSR s dôrazom na technologický stav tratí v ŽSK. Opätovne vymenováva zoznam investícií - modernizácii, ktoré sú mimo pôsobnosti samosprávneho kraja a týkajú sa celonárodnej pôsobnosti železníc.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Platí vyjadrenie k predchádzajúcemu bodu. Ide o zavádzajúce tvrdenia a nepochopenie, že ide o strategický dokument ŽSK, ktorý sleduje mobilitu kraja v jej širokom kontexte. Okrem toho sa v prvom rade SURDM ŽSK venuje regionálnym železničným tratiam, kde sú stanovené požiadavky pre potreby udržateľnej mobility a zvýšenie konkurencieschopnosti VOD.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Návrhová časť posudzovaného dokumentu v kapitole 4.7.3 Integrované prepravné systémy, len sucho konštatuje súčasný stav a kopíruje popisné floskuly. **Návrhovej časti chýba to najpodstatnejšie „Návrhy riešení“**, ktoré sú exaktne odložené prieskumom a naplňajú cieľ prioritnej osi operačného programu.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Všetky návrhy sú založené na prieskumoch a dátach a multimodálnom kalibrovanom dopravnom modeli. Dopravný model je exaktný podklad pre zdôvodnenie navrhovaných riešení. Ak pripomienkovateľ pozná iný spôsob exaktného zdôvodnenia riešení je potrebné tento predložiť s odkazom na zdroje a jeho akceptáciu v dopravnoinžierskej metodike. SURDM ŽSK aj na základe zadania a zmluvy o dielo vychádza zo Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému ŽSK (IDS ŽK) z roku 2016, ktorý je schválený a podľa neho vznikol organizátor Integrovaná doprava ŽK, s.r.o. a pracuje na budovaní IDS ŽK. Pojem "Integrované prepravné systémy" sa v dokumente nenachádza, uvedená kapitola hovorí o integrovaných systémoch prepravy osôb, čo je iný pojem.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Posudzovaný dokument hradený z európskych zdrojov, ktorý má byť zameraný na mestskú a regionálnu verejnú osobnú dopravu a zvyšovanie jej konkurencieschopnosti sa, tak primárne venuje nadradenej infraštruktúre, ktorá nie je v pôsobnosti Žilinského samosprávneho kraja. Ten do nej nemôže nijako zasahovať, investovať ani nemá vplyv na jej prevádzku. Dokument navyše absurdným a nekoncepčným spôsobom zasahuje do národných stratégií a koncepcií a nepochopiteľne má ambíciu meniť cestný zákon a nadradené stratégie. Celý dokument je tak v rozpore s:

a) Cestný zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (príloha č. 2)

b) Koncepciou územného rozvoja Slovenska 2011

c) Strategický plán dopravy 2030

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. SURDM ŽSK je zameraný na regionálnu dopravu v kontexte celoštátnych a lokálnych dopravných vzťahov. Podľa metodiky PUM sú vo Variante BAU zapracované všetky uvádzané platné celoštátne dokumenty a "absurdnosť a nekoncepčnosť" riešení v gravitačnom variante vyplýva z metodiky PUM, podľa ktorej je spracovateľ povinný riešiť alternatívne varianty v závislosti na analýze a zhodnotení získaných údajov. Dokument sa detailne venuje regionálnym železničným tratiam a stanovil ak úseky ciest kde je realizovaný najväčší prepravný výkon v oskm a venuje sa potrebe investícií do železničných a autobusových staníc a vybudovanie P+R, B+R a K+R.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Ako príklad jednoznačných rozporov uvádzame definíciu koridorov nadradenej cestnej siete rýchlostnou cestou R3 a R1 v spracovanom dopravnom modeli posudzovaného dokumentu. **V gravitačnom variante dopravného modelu chýba zahrnutie rýchlostnej cesty R1 čo vytvára jednoznačný rozpor s nadradenými strategickými dokumentmi.**

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Gravitačný variant je v zmysle metodiky Alternatívnym variantom k oficiálnemu BAU variantu, neplatí preň podmienka kopírovať a obsiahnuť všetky projekty oficiálneho BAU variantu. V BAU variante je R1 obsiahnutá.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Strategický dokument, ktorý má riešiť mestskú a regionálnu mobilitu prostredníctvom verejnej osobnej dopravy rieši trasovanie rýchlostných ciest R3 a R1. Tvrdí, že rýchlostná cesta R3 je vyústená na rýchlostnú cestu R1 v Banskej Bystrici čo nie je pravda, takáto trasa R3 v nadradených strategických dokumentoch neexistuje. Dokument a dopravný model následne vychádza opätovne z rozpornej definície rýchlostnej cesty R3 citujem „Navrhovaná rýchlostná cesta R3 v osi súčasnej cesty I/65 už dnes tvorí nevyhnutnú dopravnú os, na ktorú je pripojená sieť obslužných ciest II. a III. triedy regiónu Turca“. Rýchlostná cesta R3 je v cestnom zákone 135/1961, KURS 2011 a strategickom pláne dopravy 2030 uvedená nasledovne: št. hranica MR/SR Šahy - Zvolen - Žiar nad Hronom - Turčianske Teplice - Martin - Kral'ovany - Dolný Kubín - Trstená - št. hranica SR/PR.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Gravitačný variant je v zmysle metodiky Alternatívnym variantom k oficiálnemu BAU variantu, neplatí preň podmienka kopírovať a obsiahnuť všetky projekty oficiálneho BAU variantu.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Cez žiadnu Banskú Bystricu tak neprechádza a ani tam nie je vyústená. Rovnako tak trasa R3 v úseku Turčianske Teplice - Martin nie je v mapových podkladoch v osi cesty I/65 ani jej peážou. Rýchlostná cesta R3 je umiestnená vedľa cesty I/65 v jej súbehu. Samotná cesta I/65

ako znázorňuje Hlavná mapa posudzovaného dokumentu nemaže byť považovaná za rýchlostnú komunikáciu pre množstvo úrovňových križovaní s cestami nižšieho významu (II. a III. trieda) a nevyhovujúcemu smerovému vedeniu trasy. **Hlavný výkres posudzovaného dokumentu je tak v príkrom rozpore so zákonom 135/1961, KURS 2011 a strategickým plánom dopravy 2030 a nemá správne značenú cestu R3. Čo vyústilo do nesprávnych vstupných podkladov Dopravného modelu kapitola 3.**

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Gravitačný variant je v zmysle metodiky Alternatívnym variantom k oficiálnemu BAU variantu, neplatí preň podmienka kopírovať a obsiahnuť všetky projekty oficiálneho BAU variantu. Trasa R3 na Turci je v Gravitačnom aj v oficiálnom BAU variante situovaná v osi existujúcej trasy cesty I/65 v úseku Rakovo - Mošovce, ktorej smerové pomery vyhovujú požiadavkam na trasovanie rýchlostných ciest. Navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R3 v úseku Turčianske Teplice - Banská Bystrica je odvodená od Záväzného regulatívu KURS 2011 "Podporovať ako rozvojové osi prvého stupňa: 2.27.6. zvolensko-turčiansku rozvojovú os: Zvolen - Banská Bystrica - Turčianske Teplice - Martin (v úseku Banská Bystrica - Turčianske Teplice ako komunikačno-sídelnú os)" a od znenia Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, schválený Uznesením vlády SR č. 162/2001 z 21. februára 2001, kde je R3 definovaná " - štátna hranica MR / SR Šahy - Krupina - Zvolen - Žiar nad Hronom - Turčianske Teplice - Martin - Kral'ovany - Dolný Kubín - Trstená - štátna hranica SR / PR (s alternatívnym vedením úseku Zvolen - Banská Bystrica - Uľanka - Turčianske Teplice).

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Hlavný výkres posudzovaného dokumentu ďalej ignoruje rýchlostnú cestu R1, ktorá je opätovne súčasťou zákona 135/1961, KURS 2011 a strategického plánu dopravy 2030 a je vedená nasledovne: **R1 Trnava Nitra - Žarnovica - Žiar nad Hronom - Zvolen - Banská Bystrica - Ružomberok.** Táto nie je v mapovom podklade uvedená a rovnako tak chýba aj v dopravnom modelovaní. **Hlavný výkres posudzovaného dokumentu je, tak opätovne v príkrom rozpore so zákonom 135/1961, KURS 2011 a strategickým plánom dopravy 2030 a nemá značenú rýchlostnú cestu R1I. Čo opäť vyústilo do nesprávnych vstupných podkladov Dopravného modelu kapitola 3.**

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Gravitačný variant je v zmysle metodiky Alternatívnym variantom k oficiálnemu BAU variantu, neplatí preň podmienka kopírovať a obsiahnuť všetky projekty oficiálneho BAU variantu. Dopravný model je spracovaný pre oba varianty - BAU aj Gravitačný variant a každý pracuje s vlastnými adekvátnymi vstupmi.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Dôsledkom týchto úmyselných zásadných chýb je zlé a účelové situovanie rýchlostných ciest R1 a R3 v krajinnom a sídelnom kontexte Gravitačného a BAU variantu. O Čom svedčí priložený mapový podklad na obrázku č. 3.1. schéma koridorov R1 a R3. Trasovanie rýchlostnej cesty R3 na tomto obrázku je neexistujúce. **Jedná s o účelový blud spracovateľov posudzovaného dokumentu.**

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Gravitačný variant je v zmysle metodiky Alternatívnym variantom k oficiálnemu BAU variantu, neplatí preň podmienka kopírovať a obsiahnuť všetky projekty oficiálneho BAU variantu.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Posudzovaný dokument naďalej perfídny spôsobom zasahuje do nadradených strategických dokumentov a tvrdí nasledovné:

„Rýchlostná cesta R1 lokalizovaná v minimálne osídlenom priestore stiesnenej doliny - cca 600 až 900 m širokej a 20 km dlhej - toku Revúca a v 13 km dlhom neosídlenom horskom prostredí hlavného hrebeňa Nízkych Tatier je vo významnom konflikte s Európskou sústavou chránených území Natura 2000. Z titulu konfliktu trasy R1 s Európskou sústavou chránených území Natura 2000”.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Pripomienka neobsahuje exaktné zdôvodnenie, ktoré vyvracia tvrdenie pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

„Rýchlostná cesta R3 nie je z regiónu Oravy pripojená na komunikáciu rovnakej alebo vyššej hierarchickej úrovne (D1) čím sa vytvára diskontinuita systému diaľnic a rýchlostných ciest SR. Absentujúci úsek R3 Dolný Kubín - Komjatná - D1 (Hubová) BAU variant rieši využitím cesty I/59 zaústenej na D1 v križovatke Likavka, čím sa vytvárajú predpoklady pre smerovo kontinuálnu líniu Banská Bystrica - Ružomberok - Likavka - Dolný Kubín”.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Oficiálny podklad pre riešenie prepojenia medzi Dolným Kubínom a diaľnicou D1 rýchlostnou cestou R3 v BAU variante, ktorý v rámci procesu SURDM záväzne poskytli MDaV SR a NDS a.s., neobsahuje prepojenie rýchlostnou cestou R3.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Týmto sa uvedený dokument stáva pamfletom s úmyslom navodiť dojem o nemožnosti realizovať trasu rýchlostnej cesty R1, nepodloženými a účelovým tvrdeniami bez východísk v analytickej časti. Opak je pravdou a rýchlostná cesta R1 má nasledujúce rozhodnutia štátnych orgánov, ktoré svedčia o jej jednoznačnom trasovaní bez zásadného konfliktu s územím NATURA 2000:

a) **Záverečné stanovisko ministerstva životného prostredia č. 2354/2010-3.4/ml R1 Banská Bystrica - Hranica Kraja - Ružomberok D1** zo dňa 5. 10. 2010

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Akceptované v BAU variante v trase R1 Slovenská Lupča - Korytnica - Ružomberok D1, ktorá je neprávoplatná (viď vyšší verejný záujem) s nasledujúcim stanoviskom: 1/ Záverečné stanovisko číslo: 2354/2010-3.4/ml, z 05. 10. 2010, k zámeru I/59 (R1) Banská Bystrica - hranica kraja - Ružomberok D1, ktoré súhlasí s realizáciou rýchlostnej cesty R1 s podmienkou preukázania vyššieho verejného záujmu pre úseky č. 3 a 4 Slovenská Lupča - Korytnica - Ružomberok D1 v ktorých sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. Vyšší verejný záujem preukázaný nebol (Rozhodnutie č.: 1074/2014-2.1 o žiadosti SSC IVSC BB zo dňa 22. 11. 2010 o povolenie výnimiek z podmienok územnej a druhovej ochrany v súvislosti s prípravou a realizáciou tretieho úseku predĺženia rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica - Ružomberok D1 bol zamietnutý) teda i trasa rýchlostnej cesty v úseku Slovenská Lupča - Korytnica - Ružomberok D1 nie je právoplatne identifikovaná. V BAU variante je pracovne uvažovaná trasa R1 ktorá nemá udelené oprávnenie vyššieho verejného záujmu.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

b) **PRÁVOPLATNÉ ROZHODNUTIE - Záverečné stanovisko ministerstva životného prostredia podľa správneho poriadku č. 387/2020-1.7/rc-R, R1 Ružomberok, Juh - križovatka D1** zo dňa 22. 05. 2020

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Akceptované v BAU variante v trase R1 Slovenská Lupča - Korytnica - Ružomberok D1, ktorá je neprávoplatná (vid' vyšší verejný záujem) s nasledujúcim stanoviskom: Vzhľadom na znenie predchádzajúceho bodu nemôže byť právoplatne identifikovaná trasa rýchlostnej cesty R1 v úseku Ružomberok juh - križovatka I/18 - križovatka D1, ktorý je súčasťou uvádzaného 4. úseku R1 Korytnica - Ružomberok D1 s povinnosťou preukázať vyšší verejný záujem. Gravitačný variant lokalizuje v predmetnej trase obchvat mesta Ružomberok preložkou cesty I/59, pre ktorú povinnosť preukázania vyššieho verejného záujmu neplatí.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

c) **PRÁVOPLATNÉ ÚZEMNÉ ROZHODNUTIE Krajského stavebného úradu v Banskej Bystrici č. KSU BB 2011-166/214-4:OŠSS,St v úseku R1 Banská Bystrica - Slovenská Lupča** zo dňa 17. 05. 2011.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Akceptované v BAU aj v Gravitačnom variante v trase R1 Banská Bystrica - Slovenská Lupča. Uvádzaný úsek sa nachádza mimo riešeného územia ŽSK a mimo dotknutej FUA (dopravnogravitačného regiónu) Severozápadné Slovensko (Žilinský a Trenčiansky samosprávny kraj).

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Doplňok správy o hodnotení predloženého strategického dokumentu spracovaný Výskumným ústavom dopravným Žilina sa tvári ako doplnenie analytickej časti o „environmentálne posúdenie" cestnej infraštruktúry. Jedná sa o kapitoly 3 **Celkové vyhodnotenie environmentálnych vplyvov**. Kapitola sa však obmedzuje, len na účelové a nesprávne subjektívne hodnotenie rýchlostnej cesty R1 vo vedenom koridore **a to bez relevantných prieskumov a výskumných štúdií**. Opätovne sú ignorované vyššie spomenuté relevantné strategické dokumenty a rozhodnutia štátnych orgánov.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Zdôvodnenie **neriešiteľných problémov R1 so záujmami ochrany prírody je právoplatne zdokumentované v Záverečnom stanovisku číslo: 2354/2010-3.4/ml, z 05. 10. 2010, k zámeru I/59 (R1) Banská Bystrica - hranica kraja - Ružomberok D1, ktoré súhlasí s realizáciou rýchlostnej cesty R1 s podmienkou preukázania vyššieho verejného záujmu pre úseky č. 3 a 4 Slovenská Lupča - Korytnica - Ružomberok D1, v ktorých sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. Vyšší verejný záujem preukázaný nebol (Rozhodnutie č.: 1074/2014-2.1 o žiadosti SSC IVSC BB zo dňa 22. 11. 2010 o povolenie výnimiek z podmienok územnej a druhovej ochrany v súvislosti s prípravou a realizáciou tretieho úseku predĺženia rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica - Ružomberok D1 bol zamietnutý) teda i trasa rýchlostnej cesty v úseku Slovenská Lupča - Korytnica - Ružomberok D1 nie je právoplatne identifikovaná. V BAU variante je pracovne uvažovaná trasa R1, ktorá nemá udelené oprávnenie vyššieho verejného záujmu.**

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Citujem:

„Pod „nezaradenými projektmi" sú v zmysle tejto správy o hodnotení **chápané projekty variantu BAU**, ktoré neboli spracovateľom stratégie odporúčané na realizáciu. Okrem neefektívnej dopravnej obsluhy územia, dopravných a sídelných dôvodov sú ďalšími dôvodmi, pre ktoré výstavba rýchlostnej cesty R1 v nižšie uvádzaných úsekoch nedostala odporúčanie k

realizácii, **neriešiteľné problémy súvisiace so záujmami ochrany prírody a krajiny** - lokalít zaradených do siete Natura 2000 v danom území Vyššie uvedené je v súlade s konštatovaním vo vlastnom SURDM ŽSK, kde sa v časti 3.1.5 (strana 69) venovanej BAU variantu uvádza:

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Platí predchádzajúce stanovisko.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

„Z titulu konfliktu trasy R1 s Európskou sústavou chránených území Natura 2000 a s tým spojených environmentálnych a ekologických súvislostí, bola žiadosť o udelenie inštitútu vyššieho verejného záujmu, verifikujúceho zámer výstavby R1, Ministerstvom životného prostredia zamietnutá a teda jej výstavba bola znemožnená.“

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Platí predchádzajúce stanovisko.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Ako uvádzame v tejto pripomienke rýchlostná cesta R1 má niekoľko právoplatných rozhodnutí príslušný orgánov štátnej správy. Len pre informáciu spracovateľom predloženého strategického dokumentu uvádzame že rýchlostná cesta R3 v úseku Martin Turčianske Teplice - Kremnické Bane Žiar nad Hronom nemá žiadne právoplatné rozhodnutie orgánov štátnej správy teda ani environmentálne posúdenia EIA!

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Platí predchádzajúce stanovisko. Uvádzaná rýchlostná cesta R3 v úseku Martin - Turčianske Teplice - Kremnické Bane - Žiar nad Hronom nie je predmetom riešenia SURDM ŽSK.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Trasa rýchlostnej cesty je pre zamietavé záverečné stanovisko ministerstva životného prostredia popod Kremnické Bane nerealizovateľná, tak ako je uvedená v zákone a strategických dokumentoch. Environmentálne dôvody pre, ktoré nie je možné rýchlostnú cestu R3 realizovať sú veľmi jednoznačné a technicky neprekonateľné. Navrhovaná trasa má prechádzať cez poddolované územia Kremnických baní historickou ťažbou. Rovnako alternatívna trasa R3 Horná Štubňa - Ráztočno vedenie cez nestabilný horský masív z množstvom geologických porúch a aktívnych zosuvov, z ktorého v minulosti vznikol najmasovejší zosuv horniny v dejinách vtedajšieho celého Československa. V rokoch 1960 až 1961 sa z horského masívu uvoľnilo 25 miliónov m³ horniny a zasypal viac ako tretinu Handlovej.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Platí predchádzajúce stanovisko. Uvádzaná rýchlostná cesta R3 v úseku Martin - Turčianske Teplice - Kremnické Bane - Žiar nad Hronom nie je predmetom riešenia SURDM ŽSK. Rýchlostná cesta R3 Horná Štubňa - Ráztočno je súčasťou oficiálneho BAU variantu.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Doplnok posudzovaného dokumentu opätovne tendenčne a klamlivo vyhodnotil údajné environmentálne vplyvy čo opäť vyústilo do nesprávnych vstupných podkladov Dopravného modelu kapitol 3 a celej analytickej časti.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Pripomienke chýba relevantné zdôvodnenie. Zároveň je potrebné zdôrazniť neznalosť projekčných postupov pisateľa pripomienky, nakoľko postup je práve opačný - Dopravný model a celá analytická časť SURDM tvoria vstupný podklad pre vyhodnotenie environmentálnych vplyvov v Správe o hodnotení i v jej Doplnku.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Nadradená cestná infraštruktúra v podobe rýchlostnej cesty R1 a R3 nemá byť predmetom dokumentu, ktorý sa spracováva pre potreby mestskej a regionálnej mobility zameranej na podporu a zvýšenie konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy. Pre úplnosť informácií nakoľko spracovatelia si ich nie sú schopní prečítať a nespochybnosti zásadných chýb posudzovaného dokumentu a našich požiadaviek uvádzame presné znenie národných strategických a plánovacích.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa, Dopravný model - rovnako ako dopravný systém, ktorý je deterministického charakteru - je vo svojej podstate komplexným modelom obsahujúcim všetky relevantné druhy dopravy ovplyvňujúce dopravnú obsluhu územia a del'bu prepravnej práce. Konkurencie-schopnosť verejnej hromadnej prepravy osôb nie je logicky možné vykonať bez riešenia dopravných módov, ktoré chceme v rámci del'by prepravnej práce ovplyvniť (IAD) a to na všetkých funkčných a územných úrovniach (T, ZC, VN, a celoštátna, regionálna a lokálna doprava).

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

KURS 2011: V rámci medzinárodnej dopravy sú rozhodujúce dohovory o hraničných priechodoch na úrovni celoeurópskej dopravnej siete (TEN-T). S Poľskou republikou ide o spojenie novej rýchlostnej cesty na osi Ružomberok - Krakov s prechodom Trstená/Chyžne S7/R3 (TEN-T návrh). S Maďarskou republikou je dôležité prepojenie rýchlostnej cesty R3/M20 v osi Zvolen - Šahy - Vác - Budapešť (TEN-T).

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Závazná časť KURS 2011 v pripomienke uvedený regulatív neobsahuje, predmetom riešenia záväzných častí KURS 2001 a 2011 nie je štruktúra cestnej siete v zmysle stavebnotechnických kategórií (diaľnice, rýchlostné cesty...). Predmetný text nachádzajúci sa v Smernej (nezáväznej) časti KURS 2011, kapitole "4.1 Zámery rozvoja rezortu dopravy definované v oficiálnych dokumentoch na medzinárodnej a národnej úrovni" nepodmieňuje jeho záväznosť nakoľko má informatívny charakter. V predmetnom koridore Závazná časť KURS 2011 definuje cestu medzinárodného významu, pričom taxatívne neurčuje že by to mala byť práve kategória rýchlostnej cesty.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Vláda SR: Dňa 3. decembra 2008 Vláda SR prijala uznesenie č. 882 k Správe o plnení programu prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 až 2010. Schválený materiál aktualizuje sieť diaľnic a rýchlostných ciest. Medzi sieť rýchlostných ciest bolo zaradené predĺženie rýchlostnej cesty R1 o úsek Banská Bystrica - Ružomberok.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Záver predmetného uznesenia Vlády sú obsiahnuté v BAU variant SURDM ŽSK.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

KURS 2011: V odôvodnení na predĺženie trasy rýchlostnej cesty R1 o nový úsek Banská Bystrica Ružomberok, pripojenie na diaľnicu D1 MDVRR SR uvádza, že „je spracovaný Doplnok č. 1 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest a strategické hodnotenie vplyvov na životné prostredie SEA. Spracovaniu doplnku predchádzali dopravné štúdie s technicko-ekonomickým hodnotením variantných riešení trás predĺženia rýchlostnej cesty. Hodnoty ekonomických ukazovateľov sú nad hranicou efektívnosti a celkové výsledky sú priaznivé aj napriek vyšším nákladom, ktoré sú nevyhnutné pre vedenie trasy cez horské územie. Dôvodom je dopravný význam cestného prepojenia medzi banskobystricko-

zvolenskou aglomeráciou a liptovskomikulášsko-ružomersko-dolnokubínskym ťažiskom osídlenia. Okrem prepojenia aglomerácie Banská Bystrica - Zvolen a Ružomberok s nadväznosťou na regióny Liptov, Orava a Tatry je prepojenie rýchlostnej cesty R1 s diaľnicou D1 alternatívnou trasou pre tranzit medzi juhozápadnou (Bratislava, Trnava) a severovýchodnou časťou Slovenska (Prešov, Humenné). Okrem obchádzky zaťaženého horského priechodu Donovaly bude realizáciou predĺženia rýchlostnej cesty R1 doriešená otázka ukončenia rýchlostnej cesty R1"

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Predmetná pripomienka je citáciou citácie uvedenej v Smernej časti KURS 2011 kapitole "4.1 Zámery rozvoja rezortu dopravy definované v oficiálnych dokumentoch na medzinárodnej a národnej úrovni". Ide o citáciu Doplnku č. 1 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest", ktorá nepodmieňuje jeho záväznosť nakoľko má informatívny charakter. V predmetnom koridore Záväzná časť KURS 2011 definuje cestu medzinárodného významu, pričom taxatívne neurčuje že by to mala byť práve kategória rýchlostnej cesty.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Zákon 135/1961: R1 Trnava - Nitra - Žarnovica - Žiar nad Hronom - Zvolen - Banská Bystrica - Ružomberok.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Znenie zákona je akceptované v BAU variante SURDM ŽSK.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Posudzovaný dokument má v zmysle príručky a metodického usmernenia k spracovaniu plánov trvalo udržateľnej mobility striktno dodržiavať "Horizontálnu a vertikálnu integráciu. Tvorba a implementácia plánu udržateľnej mobility si vyžaduje vysokú mieru spolupráce na rôznych úrovniach. Taktiež záväzok k trvalej udržateľnosti, znižovaniu regionálnych disparít a sociálnej nerovnosti, a zlepšovaniu kvality životného prostredia. Kľúčová je spolupráca medzi rôznymi oddeleniami miestnych samospráv s cieľom zabezpečiť konzistenciu a vzájomné dopĺňanie sa rôznych politík v príslušných oblastiach. Úzka spolupráca medzi zodpovednými miestnymi orgánmi samosprávy na všetkých úrovniach je nevyhnutná.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Berie sa na vedomie.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Tento predložený strategický dokument flagrantne nerešpektuje integráciu pri tvorbe dokumentu a priam poškodzuje trvalú udržateľnosť mobility v regiónoch. Jedná sa o nepochopiteľný amaterizmus na akademickej pôde a zásadné zlyhanie Žilinskej univerzity ako hlavného riešiteľa posudzovaného dokumentu. Nedostatok odbornosti a schopnosť porozumieť písanému textu spracovateľov spôsobila, že strategický dokument hradený z európskych zdrojov, ktorý mal za cieľ zatriktívniť a zvýšiť konkurencieschopnosť verejnej osobnej dopravy Žilinského samosprávneho, nenapĺňa stanovený účel, nespĺňa uvedené ciele, pozmeňuje a upravuje nadradené strategické dokumenty, namiesto prieskumov a výskumov opisuje subjektívne pocity spracovateľov.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Jedná sa o čisto subjektívny názor pisateľa pripomienky, neakceptuje sa.

Mesto Ružomberok predkladá tieto zásadné pripomienky a Požiadavky:

a) Požadujeme správne zdefinovať Ciele strategického dokumentu v zmysle cieľov Integrovaného regionálne operačného programu, prioritná os. 1, špecifický cieľ Zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa, zdôvodnené vo vyššie uvedených stanoviskách.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

b) V súlade so správne zdefinovanými **cieľmi požadujem spracovať nový dopravný model ako podklad k plánu dopravnej obsluhy regiónov Žilinského samosprávneho kraja** ako aj celú analytickú časť posudzovaného dokumentu.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa, zdôvodnené vo vyššie uvedených stanoviskách.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

c) Požadujeme spracovanie **Plánu dopravnej obsluhy a návrh Integrácie verejnej osobnej dopravy v ŽSK.**

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa. Plán dopravnej obsluhy je špecifickým dopravnoplánovacím dokumentom riešeným podľa iných zákonov a metodík ako PUM. ŽSK ho v súčasnosti obstaráva ako samostatný dokument, ktorý nadväzuje na SURDM ŽSK.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

d) Požadujeme **plné rešpektovanie nadradených strategických dokumentov** a zákonov bez vlastnej „kreatívnej“ činnosti spracovateľov dokumentu.

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Akceptuje sa čiastočne, mapové podklady budú v prípade chýb opravené. Požiadavka na úpravu analytickej a návrhovej časti sa neakceptuje, zdôvodnené vo vyššie uvedených stanoviskách.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

e) Požadujeme kompletnú úpravu analytickej a návrhovej časti, ktorá bude plne rešpektovať názvy a úseky nadradenej infraštruktúry. **Zosúladenie mapových podkladov s nadradenými strategickými podkladmi.**

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Akceptuje sa čiastočne, mapové podklady budú v prípade chýb opravené. Požiadavka na úpravu analytickej a návrhovej časti sa neakceptuje, zdôvodnené vo vyššie uvedených stanoviskách.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK sa berie na vedomie a akceptuje sa.

f) V súlade s metodickou príručkou striktno dodržať Horizontálnu a vertikálnu integráciu dokumentov. **Verejné prerokovania pri tvorbe strategického dokumentu musia byť vo všetkých sídlach ŽSK.**

Vyjadrenie spracovateľa SURDM ŽSK

Neakceptuje sa, prerokovanie samotného strategického dokumentu SURDM ŽSK bolo realizované v jednotlivých subregiónoch Žilinského kraja v zmysle Zmluvy o dielo so ŽSK.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Verejné prerokovanie Správy o hodnotení SURDM ŽSK bolo uskutočnené v súlade s § 11 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Mesto Turzovka (list č. SI/2020/R3346/2020 MsÚ z 20. 04. 2020)

v liste oznamuje, že správa o hodnotení strategického dokumentu bola zverejnená na úradnej tabuli mesta a správa o hodnotení strategického dokumentu bola sprístupnená občanom. Mesto Turzovka v liste neuvádza žiadne výhrady ani pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Mesto Vrútky (list bez doručeným 27. 05. 2020)

zasiela iba potvrdenie o vyvesení a zvesení informácie pre verejnosť o doplnku strategického dokumentu. Mesto v liste neuvádza žiadne výhrady ani pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Mesto Žilina (list č. 8738/2020-147114/2020-SÚ-KLM zo 06. 05. 2020)

Mesto Žilina súhlasí s predloženou správou o hodnotení strategického dokumentu a návrhom strategického dokumentu s týmito pripomienkami:

1. V dokumente absentuje, že kraj by mal byť partnerom a spolupodieľať sa, či už majetkovo alebo aj finančne na budovaní infraštruktúry pre e-mobilitu. E-mobilita je zahrnutá len okrajovo, avšak priamy vplyv kraja tam nie je. To znamená, že aj kraj by mal aktívne prispievať k budovaniu infraštruktúry minimálne na hlavných cestných ťahoch do väčších miest v blízkosti niektorých obcí, kde jem možné riešiť aj inú občiansku vybavenosť. Ako príklad uvedieme trasu Prievidza - Žilina, kde by bolo vhodné vybudovať nabíjajúcu stanicu napríklad pri Rajci.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa čiastočne, vo finálnej verzii bude doplnené bez majetkových a finančných odporúčaní v zmysle jednotnosti celého dokumentu.

2. Ďalej na doplnenie je participácia kraja na budovaní bikesharingových systémov spoločne s mestami a obcami tak, aby bikesharing mohol byť využívaný nielen vo veľkých mestách, ale najmä v priľahlých menších mestách a obciach v okolí väčších miest. Kraj môže byť do procesu vťahovaný a spoločne s okolitými obcami môže prispieť, či už finančne alebo aj pozemkovo, do projektu a službu rozšíriť do okolitých obcí za predpokladu dostupnej siete cyklotrás, napríklad v našom prípade Teplička nad Váhom, Varín, Rosina, Višňové, Horný Hričov, Dolný Hričov, Bytča a pod. Toto má priamy vplyv na zníženie individuálnej automobilovej dopravy a zaťaženia životného prostredia.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa čiastočne, vo finálnej verzii bude doplnené bez majetkových a finančných odporúčaní v zmysle jednotnosti celého dokumentu.

Obec Beňadovo (list č. OCU/S2020 z 23. 04. 2020)

obec Beňadovo v liste oznamuje, že voči strategickému dokumentu nemá žiadne výhrady.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Brezovica (list č. 865/2020 zo 14. 07. 2020)

obec Brezovica v stanovisku uvádza, že k správe o hodnotení strategického dokumentu nemá žiadne pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Bziny (list č. OcU 93/2020 z 27. 07. 2020)

v stanovisku uvádza, že k Doplnku správy o hodnotení strategického dokumentu nemá námietky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Divina (list č. 450/2020-1 z 24. 04. 2020)

obec Divina v liste uvádza, že k správe o hodnotení strategického dokumentu vydáva stanovisko bez pripomienok.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Ďurčiná (list č. R2020/1301/Mihalcová z 13. 05. 2020)

obec Ďurčiná v liste uvádza, že počas lehoty nevzniesol žiaden občan Ďurčinej námietky a obec Ďurčiná nemá k predmetnému strategickému dokumentu taktiež žiadne námietky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Ďurčiná (list č. R2020/1915/Mihalcová z 27. 07. 2020)

obec Ďurčiná v liste uvádza, že počas lehoty nevzniesol žiaden občan Ďurčinej námietky a obec Ďurčiná nemá k predmetnému Doplnku strategickému dokumentu taktiež žiadne námietky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Horný Vadičov (list č. OcU-267/2020-002 z 29. 04. 2020)

obec Horný Vadičov v liste oznamuje, že k strategickému dokumentu nemá zásadné pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Horný Vadičov (list č. OcU-267/2020-004 z 15. 07. 2020)

obec Horný Vadičov v liste oznamuje, že k doplnku strategického dokumentu nemá zásadné pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Kónská (list č. OCUKON-S2020/00439 z 20. 05. 2020)

v oznámení zverejnenia súčasne oznamuje, že obec Kónská neobdržala k uvedenému dokumentu žiadne písomné stanovisko občanov.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Kotešová (list č. 403/116/2020 z 22. 04. 2020)

v stanovisku oznamuje, že k uvedenému dokumentu nemá výhrady ani pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Kráľova Lehota (list č. OcÚKL 205/2020 z 18. 05. 2020)

obec v stanovisku uvádza, že k predloženej správe o hodnotení strategického dokumentu nemá zásadné pripomienky, požaduje rešpektovať schválený ÚPN-O Kráľova Lehota, vrátane Zmien a doplnkov č. 1 a č. 2 ÚPN-O Kráľova Lehota.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Kysucký Lieskovec (list č. Výst. 288/2020úČa zo 06. 05. 2020)

obec Kysucký Lieskovec v stanovisku uvádza, že po posúdení správy nemá námietky ani pripomienky voči predmetnej správe.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Liesek (list č. OcÚL519/2020 z 13. 05. 2020)

v liste oznamuje, že voči strategickému dokumentu neboli od občanov vznesené žiadne pripomienky a k uvedenému strategickému dokumentu obec Liesek nemá pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Lietavská Svinná - Babkov (list č. 236/2020 z 21. 04. 2020)

k správe o hodnotení strategického dokumentu nemá obec žiadne pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Liptovská Sielnica (list č. OcÚ/2020/0151 z 21. 04. 2020)

obec Liptovská Sielnica prípisom zasiela oznámenie o zverejnení strategického dokumentu.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie.

Obec Liptovská Sielnica (list č. OcÚ/2020/0152 z 21. 04. 2020)

k správe o hodnotení strategického dokumentu uvádza nasledujúce pripomienky:

1. Kritická pripomienka:

a) 6 Predmet opatrení na projekty, 6.1 Indikatívny zoznam projektov cestnej dopravy, Tab. 6.2 Stavebné opatrenia na cestách v správe ŽSK a ich objektoch, cesta 11/584, okr. DK, Rekonštrukcia cesty 11/584 Zuberec - Huty (str. 247):

- Z pohľadu obce Liptovská Sielnica je uvedený zámer na ceste č. II/584, okr. DK, Rekonštrukcia cesty II/584 Zuberec - Huty, kontraproduktívny tak z pohľadu stratégie udržateľnosti dopravy a mobility ako aj z reálneho stavu ciest v nadväznosti na dlhodobý ignorovaný a neriešený katastrofálny stavebný aj profilový stav cesty II/584 v úseku križovatka ciest II/584 a III/018104 v k. ú. Liptovská Sielnica (pri Kolibe Gréta) až za obec Liptovské Matiašovce. Uvedený úsek nespĺňa ani minimálne požiadavky nie že na cestu II-hej, ale ani na cestu III-tej triedy, pričom v súčasnom čase svojim skutočným - reálnym stavom v plnom význame slov ohrozuje zdravie a životy účastníkov cestnej premávky. Pritom ide o významnú spojnicu zabezpečujúcu trvale udržateľný rozvoj s nezanedbateľným hospodárskym prínosom nie z pohľadu lokálnych záujmov, ale primárne z hľadiska udržateľného rozvoja Slovenskej republiky (spojnica Poľská republika a SR - strediská cestovného ruchu Demänovská dolina - Jasná, VO Liptovská Mara, Tatralandia L. Mikuláš, Gino Paradise Bešeňová, Liptovský Ján). Obec Liptovská Sielnica žiada o zaradenie akcie „Rekonštrukcia cesty II/584, okr. LM, úsek: križovatka ciest II/584 a III/018104 v k. ú. Liptovská Sielnica - obec Liptovské Matiašovce (Vyšné Liptovské Matiašovce) do obsahu pripomienkovaného strategického dokumentu.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa, bude overené na ŽSK (projekt definovaný ŽSK) a bude opravené.

2. Chybová pripomienka:

a) 6 Predmet opatrení na projekty, 6.1 Indikatívny zoznam projektov cestnej dopravy, Tab. 6.2 Stavebné opatrenia na cestách v správe ŽSK a ich objektoch, cesta III/2216, okr. LM, Rekonštrukcia a modernizácia cesty III/2216 v k. ú. Liptovská Teplá (str. 247):

- chybné uvedenie okresu Liptovský Mikuláš - obec Liptovská Teplá je v rámci aktuálneho územnosprávneho členenia SR súčasťou okresu Ružomberok

Odstránenie chyby je potrebné z vecných a štatistických dôvodov, ako aj vylúčenia budúcich možných omylov správnych konaní.

b) 6 Predmet opatrení na projekty, 6.1 Indikatívny zoznam projektov cestnej dopravy, Tab. 6.2 Stavebné opatrenia na cestách v správe ŽSK a ich objektoch, cesta III/2223, okr. LM, Rekonštrukcia MO 2223-003 cez potok Skalnô v Liptovskej Osade (str. 249):

- chybné uvedenie okresu Liptovský Mikuláš - obec Liptovská Osada je v rámci aktuálneho územnosprávneho členenia SR súčasťou okresu Ružomberok.

Odstránenie chyby je potrebné z vecných a štatistických dôvodov, ako aj vylúčenia budúcich možných omylov správnych konaní.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa, bude opravené.

Obec Liptovské Matiašovce (list č. R2020/0785Bo z 21. 04. 2020)

obec k správe o hodnotení strategického dokumentu vyjadruje nesúhlasné stanovisko s uvedeným dokumentom v súvislostiach týkajúcich sa obce Liptovské Matiašovce. Podľa uvedeného dokumentu obchvat obce Liptovské Matiašovce II/584 sa nenavrhuje vybudovať ani v roku 2048 (str. č. 215 dokumentu), taktiež nepravdivo sa v ňom uvádza, že plánovaný obchvat pretína potok Suchý potok - nepretína. Mostný objekt, ktorý sa v dokumente spomína nie je potrebný (strana č. 119 dokumentu). Diskutabilné je aj tabuľkové vyhodnotenie, keď v stĺpci hluk a vibrácie je zaznačený symbol +/-, malo by byť ++ priamy významný pozitívny vplyv (strana č. 9 dokumentu).

Vyjadrenie

Akceptuje sa, bude opravené vo finálnej verzii strategického dokumentu.

Obec Liptovské Matiašovce žiada vybudovať obchvat obce Liptovské Matiašovce v čo najkratšom termíne. Dôvody prečo by mal byť obchvat Liptovských Matiašovcov vybudovaný:

- majetkoprávne vysporiadanie pozemkov pod cestou II/584 v úseku výstav by. V súčasnosti je cesta II/584 vo vlastníctve VÚC postavená na pozemkoch obce a súkromných vlastníkov,
- obchvat sa nachádza v ÚPN VÚC Žilina, je zaradený vo verejnoprospešných stavbách,
- obchvat sa nachádza v ÚPN obce Liptovské Matiašovce, je zaradený vo verejnoprospešných stavbách,
- je vydané právoplatné rozhodnutie o umiestnení stavby "II/584 Liptovské Matiašovce - obchvat - líniová stavba k. ú. Liptovská Sielnica, Liptovské Matiašovce (Príloha č. 1),
- vydané právoplatné stavebné povolenie na stavbu II/584 Liptovské Matiašovce - obchvat - preložka miestneho rozhlasu (preložka zrealizovaná) (Príloha č. 2)
- vydané právoplatné stavebné povolenie na stavbu II/584 Liptovské Matiašovce - obchvat,
 - Preložka vzdušného vedenia NN (obj. 601-00), Preložka 22 kV vedenia č. 211 v km 1,827 00 (obj. č. 611-00), Preložka miestnej telekomunikačnej siete na ZÚ (obj. č. 661-00) Preložka miestnej telekomunikačnej siete na KÚ (obj. č. 662-00) (Príloha č. 3),
- nevyhovujúci technický stav cesty II/584 v úseku obce Liptovské Matiašovce (Hodnotiaca správa Príloha č. 4),
- ochrana národnej kultúrnej pamiatky Kostol sv. Ladislava (príloha č. 5),
- ochrana životov a majetku občanov obce Liptovské Matiašovce,
- strategická cesta z vojenského hľadiska,

- rozmáhajúci sa cestovných ruch na Liptove spojnice nad regionálneho charakteru Liptov - Poľsko.

Výstavbu obchvatu by nemala diktovať len intenzita dopravy v danom úseku, ale skutočný technický stav vozovky, čo sa týka únosnosti a šírkového usporiadania.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Podľa spracovateľa SURDM ŽSK akceptuje sa čiastočne, obchvat bol zapracovaný do finálnej verzie strategického dokumentu medzi projekty, uvádzané s realizáciou do roku 2048.

Obec Liptovské Matiašovce (list č. R2020/0785Bo z 23. 03. 2020) - stanovisko k Doplnku

obec k Doplnku správy o hodnotení strategického dokumentu vyjadruje takmer identické nesúhlasné stanovisko ako bolo uvedené k Správe o hodnotení v liste č. R2020/0785Bo z 21. 04. 2020. V stanovisku k Doplnku správy o hodnotení uvádza, že v dokumente sa nepravdivo uvádza, že plánovaný obchvat obce Liptovské Matiašovce II/584 pretína potok Suchý potok - nepretína. Mostný objekt, ktorý sa v dokumente spomína nie je potrebný (strana č. 6 dokumentu). Diskutabilné je aj tabuľkové vyhodnotenie, keď v stĺpci hlučnosť a vibrácie je zaznačený symbol +/-, malo by byť ++ priamy významný pozitívny vplyv (strana č. 9 dokumentu).

Vyjadrenie

Akceptuje sa, bude opravené vo finálnej verzii strategického dokumentu.

Obec Liptovské Matiašovce žiada vybudovať obchvat obce Liptovské Matiašovce v čo najkratšom termíne. Dôvody prečo by mal byť obchvat Liptovských Matiašovcov vybudovaný:

- majetkoprávne vysporiadanie pozemkov pod cestou II/584 v úseku výstavby. V súčasnosti je cesta II/584 vo vlastníctve VÚC postavená na pozemkoch obce a súkromných vlastníkov,
- obchvat sa nachádza v ÚPN VÚC Žilina, je zaradený vo verejnoprospešných stavbách,
- obchvat sa nachádza v ÚPN obce Liptovské Matiašovce, je zaradený vo verejnoprospešných stavbách,
- je vydané právoplatné rozhodnutie o umiestnení stavby "II/584 Liptovské Matiašovce - obchvat - líniová stavba k. ú. Liptovská Sielnica, Liptovské Matiašovce,
- vydané právoplatné stavebné povolenie na stavbu II/584 Liptovské Matiašovce - obchvat - preložka miestneho rozhlasu (preložka zrealizovaná),
- vydané právoplatné stavebné povolenie na stavbu II/584 Liptovské Matiašovce - obchvat
 - Preložka vzdušného vedenia NN (obj. 601-00), Preložka 22 kV vedenia č. 211 v km 1,827 00 (obj. č. 611-00), Preložka miestnej telekomunikačnej siete na ZÚ (obj. č. 661-00) Preložka miestnej telekomunikačnej siete na KÚ (obj. č. 662-00),
- nevyhovujúci technický stav cesty II/584 v úseku obce Liptovské Matiašovce (Hodnotiaca správa,
- ochrana národnej kultúrnej pamiatky Kostol sv. Ladislava,
- ochrana životov a majetku občanov obce Liptovské Matiašovce
- strategická cesta z vojenského hľadiska
- rozmáhajúci sa cestovných ruch na Liptove spojnice nad regionálneho charakteru Liptov - Poľsko

Výstavbu obchvatu by nemala diktovať len intenzita dopravy v danom úseku, ale skutočný technický stav vozovky, čo sa týka únosnosti a šírkového usporiadania.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Podľa spracovateľa SURDM ŽSK akceptuje sa čiastočne, obchvat bol zapracovaný do finálnej verzie strategického dokumentu medzi projekty, uvádzané s realizáciou do roku 2048.

Obec Lisková (list č. 1837/2020 zo 07. 05. 2020)

zaslaný list k správe o hodnotení strategického dokumentu bez uvedených pripomienok.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Lisková (list č. 1992/2020 z 30. 07. 2020)

zaslaný list o zverejnení doplnku k správe o hodnotení strategického dokumentu, prípis bez uvedených pripomienok.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Lomná (e-mail z 11. 05. 2020)

obec lomná e-maile oznamuje, že k strategickému dokumentu nemá žiadne pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Lysica (list č. OcÚ/109/2020 zo 09. 6 2020)

súhlasí s vypracovaným dokumentom "Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja, bez uvedených pripomienok.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Súhlasné stanovisko bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Makov (list č. S221/R1486/2020 z 30. 07. 2020)

v liste potvrdzuje, že strategický dokument bol zverejnený formou verejnej vyhlášky. V liste nie sú uvedené žiadne pripomienky k hodnotenému strategickému dokumentu.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Malé Borové (e-mail z 15. 05. 2020)

v e-maile oznamuje, že na uvedený strategický dokument neboli žiadne pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Malý Čepčín (list z 12. 05. 2020)

v liste potvrdzuje, že správa o hodnotení strategického bola uverejnená na webovom sídle obce. V stanovisku nie sú uvedené žiadne výhrady ani pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Maršová - Rašov (list č. T232/2020 z 12. 05. 2020)

v stanovisku uvádza, že k správe o hodnotení strategického dokumentu obec Maršová - Rašov nemá námietky, počas doby sprístupnenia dokumentu neboli obci doručené žiadne pripomienky a námietky zo strany občanov.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Medzibrodie nad Oravou (list č. 36/2020 z 23. 04. 2020)

obec Medzibrodie nad Oravou v liste uvádza, že k strategickému dokumentu nemá žiadne pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Nededza (list č. 173-003/2020 zo 04. 05. 2020)

obec Nededza v závere listu uvádza, že k správe o hodnotení strategického dokumentu vydáva súhlasné písomné stanovisko.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Nezbudská Lúčka (list č. 509/2020 zo 07. 05. 2020)

zasiela stanovisko bez pripomienok. V závere sa uvádza, že v dôsledku ochorenia COVID-19 sa nekonali zastupiteľstvá, obec zaujme stanovisko až po prerokovaní na obecnom zastupiteľstve, ktoré sa v zmysle uvoľnenia opatrení bude konať dňa 12. 05. 2020.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Olešná (list č. OcÚ-294/2020 z 13. 05. 2020)

obec Beňadovo v liste oznamuje, že správa o hodnotení strategického dokumentu bola zverejnená na obci. Obec v liste neuvádza žiadne výhrady ani pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Olešná (list č. OcÚ-294/2020/001 z 30. 05. 2020)

obec Beňadovo v liste oznamuje, že správa o hodnotení strategického dokumentu Doplnok bola zverejnená na obci. Obec v liste neuvádza žiadne výhrady ani pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Partizánska Lupča (list č. R2020/0241 z 12. 05. 2020)

v liste uvádza, že k strategickému dokumentu neboli vznesené žiadne pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Podhradie (list č. 264/2020 zo 06. 05. 2020)

obec Podhradie v stanovisku uvádza, že k správe o hodnotení strategického dokumentu nemá pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Rabčice (list č. OcÚRe/248/2020 z 18. 05. 2020)

obec Rabčice v stanovisku uvádza, že k dokumentu "Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja" nemá žiadne pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Sklené (list č. 77/2020 z 15. 05. 2020)

zasiela iba potvrdenie o vyvesení a zvesení informácie pre verejnosť o doplnku strategického dokumentu. Obec v liste neuvádza žiadne výhrady ani pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Štiavnik (list bez označenia č.j., doručený 17. 05. 2020)

zasiela iba potvrdenie o vyvesení a zvesení informácie pre verejnosť o doplnku strategického dokumentu. Obec v liste neuvádza žiadne výhrady ani pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Teplička nad Váhom (list č. 7806/2020 z 19. 05. 2020)

v liste oznamuje, že obec informovala verejnosť o správe o hodnotení strategického dokumentu a zároveň oznamuje, že k správe o hodnotení nemá námietky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Teplička nad Váhom (list č. OcU/8789/2020 z 29. 07. 2020)

v liste oznamuje, že obec informovala verejnosť o doplnku k správe o hodnotení strategického dokumentu a zároveň oznamuje, že k danému dokumentu neboli vznesené žiadne pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Ťapešovo (list č. OCUTAP S2020/00041/2 z 23. 04. 2020)

obec Beňadovo v liste oznamuje, že voči strategickému dokumentu nemá žiadne výhrady.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Zábiedovo (list č. 002/116/2020 z 23. 04. 2020)

obec Zábiedovo v stanovisku uvádza, že zobrala na vedomie správu o hodnotení strategického dokumentu a nemá k nej žiadne námietky ani pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Zakamenné (list č. OcÚ 1521/2020 z 12. 05. 2020)

v liste oznamuje, že k správe o posúdení strategického dokumentu nemá námietky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Zakamenné (list č. OcÚ 3499/2020 z 03. 08. 2020)

v liste oznamuje, že k Doplnku správy o posúdení strategického dokumentu nemá námietky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Obec Žabokreky (list č. 92/2020 z 12. 05. 2020)

v liste oznamuje, že k strategickému dokumentu nemá žiadne námietky.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Bez pripomienok, berie sa na vedomie.

Štátna ochrana prírody SR, Správa Národného parku Nízke Tatry (list č. NAPANT/470-001/2020 z 11. 05. 2020)

Pripomienka - Vzhľadom na široký dosah strategického dokumentu ako podkladu pre ďalšie rozhodovanie, plánovanie a realizáciu významných projektov v území sa očakáva jeho vysoká kvalitatívna úroveň. Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny sa tieto očakávania nenaplnili... V tomto kontexte zaujímavou vyznieva formulácia (str. 47) „Nárastom dopravy na existujúcich cestách a to nielen rýchlostných ale aj regionálnych a miestnych, ktoré preberú záťaž z kapacitne preťažených diaľnic, dôjde k ovplyvneniu bioty v ich okolí. Či prevládne pozitívny alebo negatívny dopad realizácie Stratégie oproti nulovému variantu je v tejto chvíli veľmi ťažké povedať.“

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Uvedená citácia je vytrhnutá z kontextu. Vyhodnotenie sa vzťahovalo k ovplyvneniu územného systému ekologickej stability vo väzbe na nulový variant. Kedy by sa bez rozširovania kapacít rýchlostných komunikácií zákonite presunula záťaž na miestne a regionálne líniové stavby. Čo by sa v takom prípade dialo s existujúcimi komunikáciami (rekonštrukcie, rozširovanie, budovanie nových) nie je za súčasnej úrovne poznania predikovatelné. Ak zoberieme do úvahy

pri variante realizácie SÚRDM ŽSK všetky investičné akcie nie je vôbec jednoznačné napísať, ktorý variant viac ovplyvní prvky ÚSES. Ak budeme brať do úvahy len plánované investičné aktivity a nie už rozostavané a pripravené na výstavbu, vtedy je výhodnosť SÚRDM vo vzťahu k ÚSES (hlavne pri vylúčení RI v úseku Banská Bystrica - Ružomberok) úplne jednoznačná.

Za ťažiskové z hľadiska posudzovania vplyvov na životné prostredie pokladáme najmä časti infraštruktúra cestnej dopravy a infraštruktúra cyklistickej dopravy. Najvýznamnejšie z pohľadu veľkosti záberov budú okrem záberov pre nové komunikácie aj cyklotrasy. (str. 41). SURDM ŽSK v prípade využitia ako územnoplánovacieho podkladu definuje podmieňujúcu reguláciu prípadného ďalšieho územného rozvoja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obsluhy. Súčasťou je územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu.

Pripomienka - z povahy strategického dokumentu vyplýva, že územný priemet a územné požiadavky nie sú spracované v mierke, ktorá by umožňovala potrebné posúdenie vplyvov a ani som to tam nenašiel...

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Jedná sa o strategický dokument regionálneho charakteru. Vzhľadom na rozsah územia, množstvo navrhovaných činností a zároveň i v tejto etape riešenia na absentujúce poznatky o jednotlivých projektoch resp. činnostiach nebolo možné zvoliť na prezentáciu vplyvov väčšiu mierku. Posúdenie vplyvov sa bude realizovať v predrealizačnej etape riešenia jednotlivých projektov - musí byť dodržaný súlad s platnou legislatívou.

V prvej etape riešenia bola spracovaná SWOT analýza, v ktorej boli definované základné nedostatky a možnosti ich riešenia v ŽSK. Analýza poukázala na viacero rizík a nedostatkov v jednotlivých oblastiach dopravy a mobility. Za najdôležitejšie, ktoré sa priamo prejavia v stratégii rozvoja možno považovať:

1. Meškajúcu výstavbu diaľnic a rýchlостných ciest - dochádza k veľmi vysokému dopravnému zaťaženiu na cestnej sieti, intenzity prekračujú kapacity komunikácií, vysoký podiel nákladnej dopravy sa vyskytuje aj na cestách nižších tried a priamo zaťažuje obyvateľstvo a životné prostredie.

Pripomienka - Stratégia, ako aj iné rozvojové dokumenty vychádzajú z premisy pokračujúceho nárastu cestnej dopravy. Vychádzajúc z toho sa navrhuje výstavba ďalších prvkov cestnej siete, namiesto toho, aby sa navrhovali projekty redukujúci tento nárast. Napr. tak, ako sa uvádza na str. 15: „SGC 5 - Zníženie negatívnych environmentálnych a negatívnych socioekonomických dopadov dopravy (vrátane zmeny klímy) v dôsledku monitoringu životného prostredia, efektívneho plánovania a realizácie infraštruktúry a znižovaním počtu konvenčne poháňaných dopravných prostriedkov, resp. využívaním alternatívnych palív.“

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Neakceptuje sa. Jedná sa o názor pisateľa stanoviska. Spracovateľ strategického dokumentu k pripomienke uviedol, že: „Tvrdenie nie je pravdivé. SURDM ŽSK nevychádza z premisy pokračujúceho nárastu cestnej dopravy. Hlavným cieľom Gravitačného variantu SURDM ŽSK je implementácia obsahov programov Zelenej ekonomiky EÚ, v rámci ktorých ide o naplnenie vízie zmeny podielov del'by prepravnej práce v prospech verejnej hromadnej dopravy osôb za cenu eliminácie pokračujúceho rastu cestnej dopravy, o optimalizáciu dopravnej obsluhy urbanizovaného územia ŽSK i o ochranu citlivých prírodných území Natura 2000 pred európskou cestnou tranzitnou nákladnou dopravou.“

V rámci návrhu sú formované varianty budúceho vývoja usporiadania dopravnej infraštruktúry (dopravná ponuka), ktoré sú označené ako BAU variant a Gravitačný variant.

BAU variant (business as usual) reprezentuje oficiálny variant usporiadania dopravnej infraštruktúry - plánované projekty - tak ako ho definujú príslušné štátne a samosprávne authority v závislosti od svojich kompetencií.

Gravitačný variant v SURDM ŽSK reprezentuje tzv. alternatívne varianty. Určujúcou paradigmou Gravitačného variantu je optimálna obsluha územia ŽSK - v kontexte s jeho územnou a dopravnou pozíciou v SR a v dopravnej sústave EÚ - podriadená plnej akceptácii princípov trvalo udržateľnej mobility.

Implementácia projektov vychádza z analýz jednotlivých riešených scenárov rozvoja a z výsledkov navrhovaných variantov. Vybratý optimálny variant je reprezentovaný stredným scenárom vývoja a stredným gravitačným variantom riešenia. Z uvedeného návrhu vychádza aj stanovenie priorít opatrení a realizácie projektov a to infraštruktúrnych, prevádzkových aj organizačných.

Pripomienka - výber optimálneho variantu nie je dostatočne zdôvodnený a preukázaný.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa čiastočne. Optimálny variant bol vybratý na základe podrobného, komplexného multimodálneho modelu a vypočítanej prognózy dopravy pre jednotlivé módy. Text strategického dokumentu bude rozšírený.

Opatrenia a projekty sú rozdelené na etapy - navrhované na realizáciu do roku 2028 ako krátkodobý plán rozvoja a opatrenia a projekty, odporúčané na realizáciu do roku 2048 ako dlhodobý plán rozvoja.

V rámci územnej pôsobnosti NAPANT identifikujeme kap. 6.3.3 Plán implementácie opatrení a projektov v krátkodobom pláne hlavné priority:

- Budovanie cyklotrás na min. kostrových úsekoch cyklomagistrál, hlavných dopravných úsekoch
Pozn. mimo územnej pôsobnosti S-NAPANT - až komicky vyznieva formulácia na str. 99: „Trasovanie diaľnice D1 v úseku Turany - Hubová traumatizuje odbornú a laickú verejnosť už od 90-tych rokov. V súčasnosti je vydané záverečné stanovisko pre tunelový variant a zároveň minulý rok prepadlo stavebné povolenie pre úžinový variant. Z času na čas sa vedú mediálne roztržky medzi tými čo preferujú ochranu prírody a tými čo preferujú ochranu vody. Rozhodujúcim faktorom je neistota či sa počas výstavby tunelového variantu narušia vodonosné vrstvy a nastane prípad Višňového alebo sa potvrdia predpoklady geológov a hydrogeológov a straty na horninovej vode budú minimálne.

V zásade sa musí rozhodnúť štát čo je preň dôležitejšie chrániť. Nie sme presvedčení, že pre danú situáciu existuje objektívne riešenie. V každom prípade by mali rozhodnúť odborníci a nie politici.

Možno by stálo za zváženie zvolanie konferencie/kolokvia za medzinárodnej účasti s cieľene pozvanými špecialistami na problematiku geológie a razenie tunelov, ktoré by dostali dopredu seriózne pripravené materiály so všetkými doteraz známymi analýzami (prípadne doplnenými o nové) a ktorí by prezentovali svoj názor na momentálne pripravovaný variant. Samozrejme akcia by musela byť organizovaná na najvyššej úrovni a účastníci by museli byť dobre motivovanými. Výsledky konferencie by mohli napovedať akým smerom sa vydať a v prípade potvrdenia tunelového variantu by sa získali námety alebo konkrétne riešenia na optimalizáciu výstavby."

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Názor pisateľa stanoviska, berie sa na vedomie.

V kap. B.1 CESTNÁ DOPRAVA sú jednotlivé projekty rozdelené podľa etapizácie (2028, 2048) a rozpracovanosti (?) - implementačné, plánované, návrhové. Popísané sú možné vplyvy, avšak opatrenia sa opätovne obmedzujú na to, čo je potrebné (a zo zákona povinné) vykonať v projektovej príprave, napr. „Pred samotnou výstavbou bude nevyhnutné spracovať vyhodnotenie parametrov a lokalizáciu mostného objektu vo vzťahu k bezkolíznej priechodnosti pre živočíchy. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu a aktualizovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000..."

Poznámka - teda vlastne len poukazuje na nutnosť postupovať v procese EIA.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Názor pisateľa stanoviska, berie sa na vedomie. Uvedená požiadavka je zapracovaná už v správe o hodnotení (je premietnutá i do návrhu opatrení), v odbornom posudku a bude premietnutá i do záverečného stanoviska.

V rámci spomínanej etapizácie v územnej pôsobnosti S-NA PANT identifikujeme:

Implementačné projekty 2028 - 0

Plánované projekty 2028 - 0

Návrhové projekty 2028

- R3 Horná Štubiňa - Turček hr. kraja - Banská Bystrica križ. R1 s I/59 Karlová (plus presmerovanie E77 do trasy R3) 2028_4pruh
- I/59 Ružomberok križ. Juh - križovatka I/18 2 pruh 2024; Peáž I/18 a I/59 Ružomberok križovatka I/18 - križovatka D1 2026_4pruh

Plánované projekty 2048

- Cesta I/18, preložka Liptovský Mikuláš, južným okrajom mesta súběžne s preložkou žel. trate_2pruh
- Cesta II/584 preložka Demänová_2pruh

Návrhové projekty 2048 - 0

Nezaradené projekty

- R1 Ružomberok Juh - križovatka I/18 2024_4pruh
- R1 križovatka I/18 - križovatka D1 Ivachnova 2026._4pruh
- R1 Slovenská Ľupča - Korytnica 2029 (nachádza sa v Banskobystrickom kraji)_4pruh
- R1 Korytnica hranica kraja - Liptovská Osada 2030_4pruh
- R1 Liptovská Osada - Ružomberok križ. Juh 2030_4pruh

Zásadná pripomienka - Z kontextu nie je zrejmé, čo znamená „nezaradené projekty“.

Upozorňujeme však na skutočnosť, že Správa o hodnotení sa nijako nevenuje existujúcemu legislatívnemu stavu projektu R1, ktorý bol predmetom posudzovania vplyvov podľa zákona EIA ukončeného záverečným stanoviskom Ministerstva pôdohospodárstva, životného prostredia regionálneho rozvoja SR č. 2354/2010-3.1./ml zo dňa 5. 10. 2010. V zmysle záverečného stanoviska v prípade realizácie úsekov 3 a 4 predĺženia rýchlostnej cesty R1 sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení. Tiež bolo vydané rozhodnutie MŽP SR č.j. 1074/2014-2.1, v ktorom nebola povolená výnimka z podmienok územnej a druhovej ochrany v súvislosti s prípravou a realizáciou tretieho úseku. Zároveň sa konštatuje, že neexistencia alternatívnych riešení (čo je podmienka určenia vyššieho verejného záujmu) k navrhovanému predĺženiu trasy rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica - Ružomberok, konkrétne pre účel tohto konania išlo o jeho tretí úsek Slovenská Ľupča - Korytnica, hranica kraja, nebola v tomto konaní ani v procese posudzovania vplyvov podľa zákona EIA preukázaná. **Uvedené skutočnosti pokladáme za relevantné, aby boli zohľadnené v procese posudzovania predmetného strategického dokumentu.** V tabuľkovom vyhodnotení (str. 120 - 122) pritom figuruje ako „? pre vyhodnotenie nie sú relevantné podklady, vplyv nie je možné jednoznačne určiť“.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie a akceptuje sa. Text "nezaradené projekty" je potrebné v strategickom dokumente doplniť na znenie "do odporúčaného výsledného variantu nezaradené projekty". V doplnku k Správe o hodnotení bol pojem nezaradené projekty vysvetlený a doplnená bola aj analýza legislatívneho stavu rýchlostnej cesty R1.

Pripomienka - Úseky v okolí Ružomberka sa v tabuľkovom hodnotení vyskytujú duplicitne (?), najprv ako

R1 Ružomberok Juh - križovatka I/18 2024_4pruh

R1 križovatka I/18 - križovatka D1 Ivachnova 2026_4pruh

a ďalej ako

I/59 Ružomberok križ. Juh - križovatka I/18 2 pruh 2024

Peáž I/18 a I/59 Ružomberok križovatka I/18 - križovatka D1 2026_4pruh

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie, ide o rovnakú trasu cestnej komunikácie, ktorá je delená na podúseky. Vo variante BAU je pomenovaná ako R1, pričom sa skladá z podúsekov Ružomberok Juh nová križovatka I/59 - Ružomberok nová križovatka I/18 a Ružomberok nová križovatka I/18 - Ružomberok východ nová križovatka D1, v Gravitačnom variante je pomenovaná ako preložka cesty I/59 (obchvat mesta Ružomberok) v úseku Ružomberok juh nová križovatka I/59 - Ružomberok nová križovatka I/18 a pokračovanie ako existujúca cesta I/18 v úseku križovatka Ružomberok nová križovatka I/18 -Ivachnová existujúca križovatka D1.

Podľa konštatovania (str. 126) „Z hľadiska celkového hodnotenia navrhované infraštruktúrne opatrenia nemajú výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Z hľadiska prevádzky možno očakávať pozitívne vplyvy na životné prostredie v dôsledku zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy (pokles emisií a prachových častíc z dopravy, mierne zníženie hlučnosti z prevádzky), čo sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľstva.“

Pripomienka - pre vyššie spomínané tabuľkové hodnotenie nie je zdôvodnený výber kritérií ani zohľadnená ich rôzna váha.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Výber kritérií vyplýva z prílohy I písm "f" smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie. Rôzna váha bola priradovaná na základe škály uvedenej nad hodnotiacimi tabuľkami. Bol využívaný konzervatívny prístup aj v prípade ak neboli dostatočné informácie o daných projektoch a ich vplyvoch. V doplnku k Správe o hodnotení boli doplnené chýbajúce hodnotenia v tabuľkách, dovtedy označené otáznikmi.

V kap. B.2 VEREJNÁ OSOBNÁ A HROMADNÁ DOPRAVA, VRÁTANE ŽELEZNIČNÝCH TRATÍ identifikujeme v územnej pôsobnosti NAPANT nasledovné projekty:

Implementačné projekty 2028 - 0

Plánované projekty 2028 - ŽSR - Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Paludza - Liptovský Hrádok 2027

Plánované projekty 2048 - ŽSR - Modernizácia železničnej trate č. 180 1. kategórie na traťovú rýchlosť do 160 km/h v nových úsekoch smerového vedenia trate mimo existujúce železničné pozemky Kráľova Lehota - Hybe, Východná - Važec - hranica Žilinského a Prešovského kraja (ÚPN ŽSK)

Návrhové projekty 2048 - 0

Pre tabuľkové hodnotenie, resp. kritériá platí rovnaká **pripomienka**.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Výber kritérií vyplýva z prílohy I písm "f" smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie. Rôzna váha bola priradovaná na základe škály uvedenej nad hodnotiacimi tabuľkami. Bol využívaný konzervatívny prístup aj v prípade ak neboli dostatočné informácie o daných projektoch a ich vplyvoch. V doplnku k SOH boli doplnené chýbajúce hodnotenia v tabuľkách, dovtedy označené otáznikmi.

Kap. B.4 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Obdobiu prípravy projektov je potrebné venovať dostatočnú pozornosť, identifikovať a vyhodnotiť prípadné zásahy do chránených území národnej sústavy prípadne európskej sústavy chránených území, prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu a inventarizovať dreviny rastúce mimo les v zábere stavby. Vo vyššom stupni projektovej prípravy bude potrebné vypracovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000...

Pripomienka - pre budovanie cyklotrás by mala platiť zásada minimalizácie zásahov do chránených území, resp. biotopov. Zároveň nesúhlasíme s tvrdením, že (str. 148) „Kritickým obdobím z hľadiska hodnotenia vplyvov cyklotrás na životné prostredie je obdobie výstavby, ktoré súvisia s priamym záberom biotopov s výskytom flóry a fauny, výrubom drevín, so zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a činnosťou stavebných mechanizmov...“. Naopak, krátkodobý, aj keď intenzívny negatívny vplyv je menej významný, ako dlhodobé negatívne pôsobenie antropogénnych faktorov pri využívaní cyklotrás (hluk, vyrušovanie, odpady, nutnosť infraštruktúry atď).

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Názor pisateľa pripomienky sa berie na vedomie. Súhlasíme s vyjadrením, že celkovo je z pohľadu ochrany prírody dôležitejšie dlhodobé pôsobenie vplyvov cyklotrás. Obdobie výstavby je však kritické tým, že ak sa počas výstavby neodkontrolujú a neochránia citlivé objekty ochrany prírody (otáčanie, manipulácia vozidiel a stavebnej techniky, nedisciplinovanosť a pod.) môže sa stať, že počas prevádzky už nebude čo chrániť. Samozrejme stanovenie priorít je rôzne v závislosti od lokality.

V územnej pôsobnosti S-NAPANT identifikujeme nasledovné projekty (pozn. vzhľadom na absenciu mapových podkladov nie je možné presne určiť):

Plánované projekty 2028

- Cyklodopravná Vážska cyklotrasa - úsek Liptovský Mikuláš - Liptovský Hrádok
- Liptovsko-tatranská cyklotrasa v trase cesty I/18 Liptovský Mikuláš - Liptovský Hrádok
- Vybudovanie cyklotrasy a prepojenie Liptovský Mikuláš - Demänovská dolina
- Vybudovanie cyklotrasy a prepojenie Ružomberok - Vlačky
- Štiavnička - Ružomberok
- Vyšný a Stredný Sliač - Ružomberok
- Liptovský Ján - Uhorská Ves
- Iľanovo-Ploštín - Liptovský Mikuláš
- Liptovská Porúbka - Liptovský Hrádok
- Liptovské Kľačany - Liptovský Vlchy
- Demänová - Liptovský Mikuláš
- Východná - Liptovský Hrádok
- Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Liptovský Hrádok - prameň Čierneho Váhu - prepojenie na sieť EUROVELO v PSK a KSK
- Donovalská cyklotrasa (cyklomagistrála) - Ružomberok - Korytnica

Návrhové projekty 2028

- Liptovská Sielnica - Liptovský Mikuláš a v trasách ciest III/01 8104 Liptovská Sielnica - Liptovský Michal, I/18 Liptovský Michal - Ružomberok
- Štiavnička - Ružomberok
- Vyšný a Stredný Sliač - Ružomberok
- Liptovský Ján - Uhorská Ves
- Iľanovo - Ploštín - Liptovský Mikuláš
- Liptovská Porúbka - Liptovský Hrádok
- Liptovské Kľačany - Liptovský Vlchy
- Demänová - Liptovský Mikuláš
- Východná - Liptovský Hrádok

Plánované projekty 2048

- Vážska dopravná cyklotrasa celý úsek na území ŽSK
- Liptovsko - Tatranská cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK
- Donovalská cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK (Cyklotrasa je z časti už realizovaná, dôjde k legalizácii a doplnení úsekov.)

Ďalšie trasy, ako aj projekty uvedené ako Návrhové projekty 2048 sa v texte opakujú, a ako uvádzame vyššie nie je zrejmé, čím by sa jednotlivé etapy (plánované projekty, navrhované projekty ...) mali líšiť.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa. Duplicita vznikla opakovaním projektov v rámci variantov riešenia (BAU, GV). Vo finálnom strategickom dokumente bude pripomienka zohľadnená.

PEŠIA A CYKLISTICKÁ DOPRAVA - Sumarizácia environmentálnych vplyvov

Z hľadiska celkového hodnotenia cyklotrás neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotenú úseky na niektorých miestach zasahujú do chránených území národnej sústavy prípadne európskej sústavy chránených území, nejde však o zásahy, ktoré by znamenali ohrozenie druhov a biotopov, ktoré sú predmetom ochrany v týchto územiach.

Pripomienka - uvedené konštatovanie nie je podložené výberom kritérií a ich hodnotením. V tabuľkovom hodnotení (str. 165 - 170) až na malé výnimky majú všetky cyklotrasy rovnaké hodnotenie bez ohľadu na to, ako zasahujú do chránených území rôznych kategórií, aké bude ich zhotovenie a využívanie.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Výber kritérií vyplýva z prílohy I písm "f" smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie. Rôzna váha bola priradovaná na základe škály uvedenej nad hodnotiacimi tabuľkami. Bol využívaný konzervatívny prístup aj v prípade ak neboli dostatočné informácie o daných projektoch a ich vplyvoch. V doplnku k SOH boli doplnené chýbajúce hodnotenia v tabuľkách, dovtedy označené otáznikmi.

Pri hodnotení treba mať na zreteli, že sa jedná sa o rozsiahly strategický dokument regionálneho charakteru. Vzhľadom na rozsah územia, množstvo navrhovaných činností a zároveň i v tejto etape riešenia na absentujúce poznatky o jednotlivých vyššie uvedených projektoch resp. činnostiach nebolo možné previesť konkrétne podrobné hodnotenie jednotlivých cyklotrás. Posúdenie vplyvov konkrétnych cyklotrás sa bude realizovať v predrealizačnej etape riešenia jednotlivých projektov - pri hodnotení musí byť dodržaný súlad s platnou legislatívou, v tomto prípade dôraz na legislatívne stanovené záujmy ochrany prírody.

POSÚDENIE VPLYVU PROJEKTOV NA ÚZEMIA NATURA 2000 sa obmedzuje na konštatovanie, že ak boli uvedené projekty už posudzované v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z. z., bude počas výstavby a prevádzky týchto projektov potrebné dodržiavať navrhované opatrenia. V prípadoch, kedy projekty neboli posúdené bude potrebné vzhľadom k tomu, že niektoré z aktivít zasiahnu alebo sa priblížia k chráneným územiám sústavy Natura 2000, bude potrebné posúdiť takéto projekty aj v prípade, ak priamo nespádajú pod zákon posudzovanie vplyvov na životné prostredie (EIA) v zmysle prílohy č. 8. Vtedy sa uplatňuje 18 ods. g) zákona.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

S uvedeným textom sa stotožňujeme, vyjadruje súlad s platnou legislatívou.

Pre indikatívny dlhodobý plán projekty:

- Cesta I/18, preložka Lipovský Mikuláš, južným okrajom mesta súbežne s preložkou železničnej trate_2pruh

- Cesta II/584 preložka Demänová 2pruh
- ŽSR - Modernizácia železničnej trate č. 180 I. kategórie na traťovú rýchlosť do 60 km/h v nových úsekoch smerového vedenia trate mimo existujúce železničné pozemky Kráľova Lehota - Hybe, Východná - Važec - hranica Žilinského a Prešovského kraja (ÚPN ŽSK) Vážska dopravná cyklotrasa celý úsek na území ŽSK
- Liptovsko-Tatranská cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK Donovalská cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK
- Východná - Hybe - Lipt. Hrádok
- Závažná Poruba - Okoličné - Lipt. Mikuláš Demänová - Lipt. Mikuláš
- Biela Lupča - Partizánska Lupča - Lipt. Michal
- Malatíny - Lipt. Mara
- Lipt. Kľačany - Lipt. Mara
- Gôtovany, Sv. križ, Galovany, Andice, Belice - Lipt. Mara

Pripomienka - v ďalších častiach dokumentu sú projekty ďalej delené, viackrát sa opakujú, pričom nie je zrejmé, čím by sa jednotlivé etapy (plánované projekty, navrhované projekty...) mali líšiť - viď kap. B.4 CYKLISTICKÁ DOPRAVA (str. 148 - 164)

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa. Duplicita vznikla opakovaním projektov v rámci variantov riešenia (BAU, GV). Vo finálnom dokumente bude pripomienka zohľadnená.

Kap. 1.4 OCHRANA PRÍRODY A KRAJINY

Pripomienka - táto časť dokumentácie trpí obvyklou chorobou, vo výpočte predmetov ochrany sa venuje širšiemu územiu, ako je dotknuté, v tomto prípade celému Slovensku (napr. *Predmetom monitoringu na Slovensku je 146 druhov živočíchov, 49 druhov rastlín a 66 typov biotopov EV V SR je ohrozených (v kategóriách CR - kriticky ohrozené, E - ohrozené a VU - zraniteľné; podľa IUCN) v súčasnosti 1 046 druhov nižších rastlín... Ryby - v SR sa vyskytuje 23 druhov rýb a mihulí...*), prípadne sú medzi živočíchmi zaradené aj machorasty (str. 44), ... ktoré na Slovensku rastú len na jedinej lokalite v blízkosti Štúrova (sic!).

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Komentár pisateľa stanoviska k časti kapitoly správy o hodnotení, berie sa na vedomie.

Kap. IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA
Str. 80 - Predmetom posúdenia vplyvov sú finálne výstupy zo Stratégie, ktoré boli prezentované v 5., 6. a 7. kapitole SURDM ŽSK vo forme opatrení, konkretizovaných projektov a ich prioritizácie.

V danom prípade boli vyhodnotenia urobené na niekoľkých úrovniach. Na prvej úrovni bolo vyhodnotenie spracované na všeobecnejšej úrovni po jednotlivých zložkách životného prostredia. Na druhej úrovni boli vyhodnocované jednotlivé investičné akcie alebo skupiny investičných akcií, ktoré boli navrhnuté ako priemet opatrení. Na tretej úrovni bola tabuľkovým (maticovým) spôsobom priradená jednotlivým projektom priradená miera vplyvu podľa environmentálnych aspektov tak ako boli uvedené v úvode kapitoly III.1. Navyše bol vyhodnotený kumulatívny vplyv v územiach, kde dochádza alebo bude dochádzať ku kumulácii vplyvov z viacerých investičných akcií.

Tu treba uviesť, že posudzovanie bolo zamerané na opatrenia i investičného charakteru, ktoré boli navrhnuté v rámci tzv. stredného gravitačného variantu, ktorý vyšiel na základe analýz riešiteľskému kolektívu ako výhodnejší. Napriek tomu boli i environmentálne vyhodnotené aj niektoré stavby navrhované v rámci tzv. stredného BAU variantu, napr. rýchlostná cesta R1.

Pripomienka - kumulatívne vplyvy boli vyhodnotené nedostatočne, napr. v prípade rýchlostných komunikácií R1 a R3 nijako... (viď str. 174 - 175)

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Cieľom bolo upozorniť na najviac ovplyvnené lokality (regióny) v rámci kraja. R1 a R3 boli doplnené v rámci Doplnku k Správe o hodnotení.

Hodnotenie Vplyvy na flóru, faunu, biotopy, biodiverzitu a krajinu, resp. Hodnotenie vplyvov na migráciu živočíchov (str. 90 - 91)

Pripomienka - sa obmedzuje na konštatovanie, že v projektovej príprave bude potrebné vykonať napr. prieskumy i inventarizácie drevín rastúcich mimo les a určení ich spoločenskej hodnoty, resp. prieskum inventarizácie a spoločenského ohodnotenia biotopov európskeho a národného významu na plochách trvalého a dočasného záberu alebo primerané posúdenie vplyvov na územia Natura 2000.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Táto časť správy len sumarizuje základné zásady riešenia ochrany prírody a krajiny v rámci SÚRDM ŽSK. Bližšie je popísaný kontakt jednotlivých projektov s chránenými územiami v kapitole IV.1.3. Podrobnejšie popisy vplyvov každého projektu na jednotlivé kategórie ochrany prírody nie sú v takomto merítku a množstve (viac ako 300 projektov) možné.

KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY - vyhodnotenie považujeme za nedostatočné

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Tabuľkové vyhodnotenie má funkciu hlavne upozorniť na hlavné problémy, ktoré je potrebné v ďalších etapách prípravy dosledovať.

NAVRHOVANÉ OPATRENIA NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE - kapitolu pokladáme za nedostatočne rozpracovanú, v podstatných častiach nekonkrétne, naproti tomu obsahuje aj absurdné podrobnosti, napr. „počas víkendov sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8:00 - 13:00“

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Názor pisateľa stanoviska, berie sa na vedomie. Opatrenia budú prehodnotené na základe doručených pripomienok k správe o hodnotení.

Záver - Správa NAPANT odporúča predloženú správu o hodnotení strategického dokumentu Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja dopracovať, resp. prepracovať.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie. Správa o hodnotení bola dopracovaná. Do procesu posudzovania bol zaradený Doplnok správy o hodnotení (júl 2020), ktorý bol súčasťou komplexného posúdenia strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Inštitút pre ochranu prírody (list z 05. 05. 2020)

v liste uvádza nasledujúce pripomienky:

Správa o hodnotení (SoH) Stratégie udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK (SURDM ŽSK) pri hodnotení Rýchlostnej cesty R1 neobsahuje všetky kľúčové legislatívne akty rezortu Životného prostredia, ochrany prírody a krajiny. Ako príklad je potrebné uviesť absenciu uvedenia Rozhodnutia MŽP SR, Odbor štátnej správy ochrany prírody, číslo: 1074/2014-2.1 z 27.3.2014, v ktorom, na základe žiadosti Slovenskej správy ciest, Investičná výstavba a správa ciest, Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica, žiadosť zamietol a nepovolil výnimky z podmienok územnej a druhovej ochrany v súvislosti s prípravou a realizáciou tretieho úseku predĺženia rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica - Ružomberok.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa. Požiadavka bola zapracovaná do doplnku Správy o hodnotení.

Absentujúcou informáciou kľúčového významu je taktiež Zámer navrhovanej činnosti „I/59 (R1) Banská Bystrica - hranica kraja - Ružomberok D1“, ktorý pozostáva zo štyroch úsekov a ktorý bol predmetom posudzovania vplyvov podľa zákona EIA ukončeného záverečným stanoviskom Ministerstva pôdohospodárstva, životného prostredia regionálneho rozvoja SR č. 2354/2010-3.1./ml zo dňa 5.10.2010. Podľa bodu 46 záverečného stanoviska v prípade realizácie úsekov 3 a 4 predĺženia rýchlostnej cesty R1 sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. Splnenie podmienky preukázania naliehavého dôvodu vyššieho verejného záujmu vyplýva z ustanovenia § 28 ods. 6 zákona, v ktorom je prebraný čl. 6.4 smernice o ochrane biotopov. Uvedené ustanovenie smernice o ochrane biotopov sa v praxi aplikuje na základe judikatúry Európskeho súdneho dvora, ako aj na základe postupov stanovených v metodických príručkách Európskej komisie, ktoré z príslušnej judikatúry Európskeho súdneho dvora vychádzajú.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptuje sa, bolo zaradené ako súčasť Doplnku Správy o hodnotení

Podľa súčasného legislatívneho stavu je príprava a realizácia rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica - Ružomberok, v trase deklarovanej v obstarávaných projektových dokumentáciách, znemožnená. Vyššie uvedené zdôvodnenie Rozhodnutia MŽP má priamy súvis s koncipovaním variantov v SURDM ŽSK, determinujúcich požiadavku vykonať kompletne environmentálne hodnotenie oboch variantov - Gravitačného variantu a BAU variantu v rámci Správy o hodnotení SURDM ŽSK.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie.

Z hľadiska ochrany prírody a rozvoja udržateľného turizmu považujeme vybudovanie rýchlostnej cesty v tomto koridore na rozhraní dvoch národných parkov za neprijateľné a žiadame tento koridor vylúčiť zo všetkých plánovacích a koncepčných dokumentov.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Akceptované v Gravitačnom variante SURDM ŽSK.

Slovenská obchodná a priemyselná komora ŽRK (list z 12. 05. 2020)

k správe o hodnotení strategického dokumentu a k samotnému strategickému dokumentu uvádza nasledujúce stanovisko:

1/ SOPK Žilina zastupuje záujmy podnikateľského a obchodného prostredia Žilinského kraja. Hospodársky sektor vykazuje enormné požiadavky na zaistenie rýchlej, priestorovo dostupnej dopravnej obsluhy územia i bezpečnej a nekonfliktnej mobility svojich subjektov. Na území ŽSK sa navzájom prelínajú regionálne, celoštátne a európske súvislosti dopravnej obsluhy územia nachádzajúce sa v segmentoch infraštruktúry cestnej, železničnej a leteckej dopravy. Vzhľadom na veľkosť a prevládajúce exportno - importné zameranie hospodárskych subjektov ŽSK, proklamujeme najvyšší stupeň podpory pre projekty diaľnic, rýchlostných ciest, modernizovaných železníc a medzinárodného letiska lokalizovaných v slovenskom hlavnom sídelnom/rozvojovom koridore (KURS 2001) na území ŽSK Bratislava - Žilina - Košice a v prípojných hlavných koridoroch Žilina - Čadca - Ostrava/Katovice, Krakov - Ružomberok, Martin - Turčianske Teplice - Turček - Banská Bystrica - Šahy - Budapešť. Cestná infraštruktúra lokalizovaná v uvedených rozvojových koridoroch - diaľnice D1 a D3, rýchlostné cesty R3 a R5 - sú vedené územiami s najvyššou hustotou trvalo bývajúcего obyvateľstva prirodzene determinujúcou i koncentráciu podnikateľských aktivít hospodárskych subjektov, ktoré SOPK Žilina zastupuje. V najvyššej miere teda podporujeme cestné projekty SURDM ŽSK navrhované v Gravitačnom variante, ide o prioritnú dostavbu chýbajúcich úsekov diaľnic D1 Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka - Dubná Skala, Turany - Hubová, Hubová - Ivachnová a D3 Brodno -

Kysucké Nové Mesto, KNM - Ošadnica, Ošadnica - druhý profil tunela Horelica - Čadca/Bukov, Čadca/Bukov - Svrčinovec, ponechanie rezervy a vo výhlade realizáciu druhého profilu diaľnice D3 Svrčinovec - Skalité - št. hranica SR/PR. V časovej závislosti od postupného napĺňania voľnej kapacity rýchlostnej cesty R3 prioritne preferujeme jej výstavbu na Turci v úsekoch Martin - Rakovo - Turčianske Teplice - Turček - hranica ŽSK/BBSK - Banská Bystrica križ. R1 a I/59 K Karlovo, v úsekoch na Orave Tvrdošín - Nižná nad Oravou - Oravský Podzámok - Dolný Kubín - Hubová križ. D1. Za dôležité považujeme vytvorenie podmienok a realizáciu rýchlostnej cesty RS v krátkom úseku križovatka s D3 Svrčinovec - št. hr. SR/ČR.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Časť bez pripomienok, berie sa na vedomie.

2/ Dôvodom našich preferencií diaľnice D3 a modernizácie železničných tratí Čadca - Jablunkov/Zwardoň v prepojení na ČR a PR sú vysoké intenzity nákladnej dopravy, ktoré sú v SR súčasťou najsilnejších prepravných prúdov do západnej a severozápadnej Európy. V súčasnom stave, i v jeho prognóze, sa prejavujú silné vzájomné ekonomické väzby hospodárskych kláštrov na území ŽSK, Moravsko-sliezského kraja i Katovického vojvodstva. V európskych dokumentoch priestorového rozvoja (ESDP European Spatial Development Perspective - Európska perspektíva územného rozvoja; ESPON European Spatial Observation Network - Evropská monitorovacia sieť územného rozvoja a súdržnosti) je územiu Katovicko - Ostravskej aglomerácie prikladaný najvyšší význam v rámci „nových“ krajín EU v Strednej Európe. Vychádzajúc z uvedených poznatkov žiadame zachovať územnú rezervu pre zvýšenie kapacity rýchlostnej cesty R5, diaľnice D3 a pre modernizáciu predmetných železničných tratí.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie.

3/ Členovia SOPK Žilinského kraja tvoria najväčšiu regionálnu komoru SOPK Slovenskej republiky. Ich priority sú v oblasti prepravy koncentrované na prepravný proces zabezpečujúci dopravu zamestnancov do a z výrobných a obchodných zariadení. Z tohto pohľadu je nanajvyššie potrebné sa zaoberať dopravnou sústavou ŽSK v jej komplexnej forme, teda s dôrazom na integrovanú prepravnú sústavu pozostávajúcu zo systémov predovšetkým cestnej a železničnej dopravy. Gravitačný variant SURDM ŽSK vytvára podmienky na integráciu prepravy osôb vytváraním projektov/aktivít vzájomne prepájajúcich a koordinujúcich modernizované systémy cestnej, železničnej, cyklistickej dopravy. BAU variant, prezentujúci oficiálne dokumenty štátnej správy a samosprávy, neobsahuje prvky modernizácie regionálnych železničných tratí a ani projekty/aktivity prepájajúce a koordinujúce systémy cestnej, železničnej a cyklistickej dopravy v miere potrebnej. V rámci problematiky integrácie systémov prepravy osôb na území ŽSK SOPK Žilina preferuje Gravitačný variant SURDM ŽSK.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie.

4/ Ako závažný nedostatok komplexnosti hodnotenia dokumentu SURDM ŽSK považujeme absenciu environmentálneho hodnotenia a porovnania variantov GV a BAU - v Správe o hodnotení v procese SEA. Žiadame do Správy o hodnotení predmetné environmentálne hodnotenie a porovnanie variantov Gravitačný variant a BAU doplniť.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Vyhodnotenie bolo prevedené v Doplnku správy o hodnotení strategického dokumentu.

5/ Gravitačný variant uvažuje s realizáciou rýchlostnej cesty R3 v koridore regiónu Turca, s pripojením Turčianske Teplice - Turček - Banská Bystrica. Rýchlostná cesta R3 tak bude v severojužnom smere obsluhovať územie Turčianskej kotliny, kde v dvoch okresoch v súčasnosti žije cca 110 tisíc obyvateľov a v ktorom sú situované významné hospodárske a ekonomické zariadenia/aktivity členov našej SOPK. Celkovú efektívnosť rýchlostnej cesty

R3 na Turci zvyšuje využitie súčasnej trasy cesty I/65 v úseku Rakovo - Mošovce, ktorej parametre sú v zásade kompatibilné so stavebnými kritériami kladenými na výstavbu rýchlostných ciest. SOPK Žilinského kraja zaraďuje stavbu a prevádzkovanie rýchlostnej cesty R3 v koridore Turca podľa GV medzi svoje najvyššie priority. Rýchlostnú cestu R3 v novej trase a v polovičnom pričnom usporiadaní na Orave považujeme v ravitačnom variante SURDM ŽSK za odborne zdôvodnenú, z rovnakých odborných dôvodov a z priorit smerovania dopravy výrazne preferujeme jej zaústenie na diaľnicu D1 v priestore križovatky Hubová.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie.

5/ V kapitole „2.16.4 Smerovanie cestnej dopravy s úhradou mýta v rámci územia ŽSK“ v I. etape riešenia projektu SURDM ŽSK Analýza je uvádzané smerovanie nákladnej dopravy s povinnosťou úhrady mýta v zmysle ustanovenia § 2 ods. 2 zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta. Dáta a z neho odvodené údaje o smerovaní nákladnej dopravy s úhradou mýta vytvárajú vysoko žiadaný podklad pre strategické rozhodovanie hospodárskych subjektov v oblasti prepravy a lokalizácie investícií, ktorých záujmy zastupuje SOPK Žilina.

Obrázky č. 2.77 až 2.80 prezentované v uvedenej kapitole však predstavujú hrubé zjednodušenie problematiky znehodnocujúce dáta smerovania dopravy podľa jednotlivých komunikácií ich agregáciou do geografických smerov. Napríklad Obr. 2.80 Smerovanie vozidiel s úhradou mýta z južnej hranice ZSK zlučuje do jedného smeru funkčne i priestorovo nekompatibilné komunikácie I/14, I/59, I/64, I/72, II/519. Pre projektový proces SURDM ŽSK ale i pre zainteresovanú verejnosť - medzi, ktorú sa prirodzene zaraďujú i členovia SOPK Žilina - sú kľúčové poznatky o smerovaní mýtnej dopravy po jednotlivých komunikáciách. Žiadame preto aby v texte kapitoly „2.16.4 Smerovanie cestnej dopravy s úhradou mýta v rámci územia ŽSK“ boli Obrázky č. 2.77 až 2.80 nahradené obrázkami umožňujúcimi prezentovať smerovanie mýtnej dopravy v členení podľa jednotlivých komunikácií.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie.

Negatívne vplyvy v súčasnosti ešte platného variantu úseku D1 Turany - Hubová s tunelom Korbeľka na životné prostredie. Pri životnom prostredí nejde len o emisie, ale aj o zásoby podzemnej pitnej vody (emisie sa budú znižovať dektromobilitou, zostáva problém vody pre obyvateľov a ekonomiku ak by sa realizoval tunel Korbeľka). Doporučujeme a navrhujeme doplniť k problematike úseku D1/R3/E50 Turany - Hubová.

V návrhu záverečnej správy stratégie nie sú spomenuté negatívne vplyvy variantu s tunelom Korbeľka na úseku D1 Turany - Hubová, na zásoby podzemnej pitnej vody vo Veľkej Fatre. Z Malej Fatry vyteká v súčasnosti 300 - 400 l/s pôvodne pitnej vody, ktoré boli v zásobách masívu Malej Fatry. Veľká Fatra je ešte väčší „zásobník“ podzemnej pitnej vody. Štúdia EIA aj rozpracovaná DUR potvrdzuje vysoké riziko straty podzemnej pitnej vody v dôsledku výstavby tunela Korbeľka. Opatrenia na zníženie rizika vydrénovania podzemnej vody okolo tunela Korbeľka enormne predražia stavbu. Pritom nezabezpečia 100 %-nú istotu, že únik vody nenastane pri stavbe a prevádzke tunela (potvrdili nám to realizátori stavieb tunelov, viď doterajšie skúsenosti zo straty vody na tuneli Višňové, tunel na D3 v Skalitom, výstavba tunela v Milochove, voda sa stratí a sú vyvolané ďalšie investície - predraženie). Pritom existuje variant V10 s odklonom od zosuvného územia, ktorý toto riziko eliminuje. Ekonomicky bude úsek lacnejší na investíciu aj prevádzku (viď záverečná správa MŽP SR...). Pritom sa zachráni zásoby podzemnej pitnej vody pre kraj, Slovensko z neporušenej prírody národného parku pri súčasných klimatických zmenách. Klimatické zmeny spôsobujú postupne zvyšujúce sa sucha nie len v Česku Poľsku, ale aj na Slovensku. Preto je tam žaloba na MŽP SR.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie.

6/ Letisko Žilina je po bratislavskom letisku jediné letisko na Slovensku, ktoré je situované na križovatke Core Corridor TEN-T (D1E75, ESO x D3/E75). Gravitačná oblasť pre biznis klientelu a cestovný ruch, charter lety letiska je Žilinský kraj a Trenčiansky kraj. Zároveň je letisko vstupnou bránou do štyroch národných parkov a kúpeľov Žilinského kraja - Liptov, Orava, Turiec, Kysuce. Na letisku je nutné predĺžiť prístavaciu dráhu a okrem charter letov obnoviť pravidelnú dopravu buď s letiskom Praha, alebo Norimbergom.

Vyjadrenie spracovateľa posudku

Berie sa na vedomie.

7. Verejné prerokovanie a jeho závery

Verejné prerokovanie návrhu strategického dokumentu „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“ a správy o hodnotení strategického dokumentu sa konalo na základe oznámenia Úradu ŽSK o verejnom prerokovaní, ktorým bola prizvaná na verejné prerokovanie verejnosť a dotknuté orgány v Kongresovej sále MsÚ Žilina, Námestie obetí komunizmu, Žilina dňa 12. 08. 2020 o 10,00 hod.

Na verejnom prerokovaní sa zúčastnilo 39 osôb zapísaných v prezenčnej listine a 3 osoby nezapísané v prezenčnej listine:

- za *obstarávateľa* Úrad ŽSK - Ing. Katarína Náhliková, Ing. arch. Mária Zaymusová - 2 zástupcovia
- za *spracovateľa* SUDRM ŽSK a správy o hodnotení - 6 zástupcovia (2 nepodpísaní)
- za *dotknuté orgány* - MDV SR - 3 zástupcovia, Okresný úrad Žilina - odbor starostlivosti o životné prostredie - 2 zástupcovia, Okresný úrad Žilina - odbor výstavby a bytovej politiky - 1 zástupca,
- za *NDS* - 3 zástupcovia,
- za *dotknuté obce* - 20 zástupcov,
- za *verejnosť* - 2 osoby (jedna nepodpísaná).

Po oficiálnom otvorení verejného prerokovania nasledovali prezentácie návrhu strategického dokumentu:

- prezentácia dokumentu SUDRM ŽSK - prof. Ing. Ján Čelko, CSc.
- prezentácia SURDM ŽSK, časť verejná osobná doprava - prof. Ing. Jozef Gnap, PhD.
- prezentácia SURDM ŽSK, časť železničná doprava - prof. Ing. Jozef Gašparík, PhD.

Následne RNDr. Anton Darnady (zástupca spracovateľa správy o hodnotení) odprezentoval základné charakteristiky posudzovaného strategického dokumentu a identifikované predpokladané vplyvy činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľov.

Ing. Náhliková, Odbor regionálneho rozvoja, Žilinský samosprávny kraj (ďalej aj ORR ŽSK) informovala prítomných, že na základe dohody s Okresným úradom Žilina (ďalej aj OÚ ŽA) ako príslušným orgánom štátnej správy, ktorý plní povinnosti na úseku posudzovania vplyvov na životné prostredie je možné zasielať pripomienky k prerokovávaným dokumentom v termíne do 21. 08. 2020.

Po prezentáciách bola otvorená diskusia, v ktorej odzneli nasledovné diskusné príspevky:

Ing. Zelník, starosta obce Dolný Hričov

- apeloval na potrebu komunikácie s občanmi pri príprave rozvoja letiska Žilina. V pripravovanom Územnom pláne D. Hričova akceptujú predĺženie letovej dráhy, ale je

dôležité hovoriť aj o kompenzačných opatreniach - z dôvodu zvýšenia hlučností. Je potreba zapracovať železničnú vlečku v dotknutom území.

Ing. Zemiaková, NDS, a.s.

- poukázala na nezrovnalosti v grafickej časti SURDM ŽSK v trasovaní rýchlostnej cesty R3 v úseku Horná Štubňa - Mošovce s územným koridorom, ktorý drží NDS, a.s.

Ing. Náhlíková, ORR ŽSK

- uviedla, že ide o formálnu chybu, ktorá bude odstránená v čistopise SURDM ŽSK.

Ing. Mojžiš, NDS, a.s.

- namieta, že NDS, a.s. nebola v rámci oznámenia o verejnom prerokovaní správy o hodnotení SURDM ŽSK zahrnutá do rozdeľovníka.

Ing. Náhlíková, ORR ŽSK

- v celom procese posudzovania strategického dokumentu SURDM ŽSK v zmysle zákona 24/2006 Z.z. v platnom znení (proces SEA) bolo oslovené MDaV SR. ŽSK, ktorý zabezpečoval verejné prerokovanie správy o hodnotení SURDM ŽSK zaslal pozvánku s touto informáciou aj na NDS, a.s.

p. Lipka, zástupca verejnosti

- apeloval na potrebu komunikácie orgánov štátnej i verejnej správy s občanmi,
- konštatoval, že nie je vôľa ísť do tunelových variant,
- výstavba cyklotrás by mala prebiehať v súčinnosti s orgánmi štátnej ochrany prírody, bolo by prínosné nestavať v prvom pláne cyklodopravné trasy, ale cykloturistické a ak sa v praxi potvrdí ich potreba, následne ich asfaltovať ako cyklodopravné,
- v súvislosti s prípravou Vážskej cyklotrasy v úseku Strečno - Vrútky upozornil na dôležitosť chrániť prírodu,
- ocenil, že návrh SURDM ŽSK sa zaoberá aj opatreniami ako zvýšiť podiel verejnej osobnej dopravy (ďalej aj VOD).

prof. Ing. Gnap, PhD.

- informoval o plánoch EÚ na podporu VOD,
- návrh SURDM ŽSK v primeranej podrobnosti obsahuje opatrenia pre podporu VOD. Podrobnejšie riešenia až na úroveň jednotlivých spojov rieši Plán dopravnej obslužnosti ŽSK, ktorý by sa mal spracovať v nadväznosti na SUDRM ŽSK.

prof. Ing. Čelko, CSc.

- SUDRM ŽSK rieši aj návrh cyklodopravných trás a cykloturistických trás.

Ing. Náhlíková, ORR ŽSK

- pri trasovaní Vážskej cyklotrasy v úseku Strečno - Vrútky ŽSK úzko spolupracoval so zástupcami ochrany prírody a ekológmi.

Ing. Zelník, starosta obce Dolný Hričov

- upozornil na potrebu ochrany vodných zdrojov, riešenia prechodov odvodňovacími rigolmi pri zachovaní ich funkčnosti.
- taktiež upozornil na potrebu bezbariérových riešení pri dopravných stavbách pre fyzicky znevýhodnených občanov,
- zaujímal sa, prečo nie je premiestnená prekládková stanica do Terminálu integrovanej prepravy v Tepličke nad Váhom.

prof. Ing. Gnap, PhD.

- terminál integrovanej prepravy v Tepličke nad Váhom je verejný a funkčný, pričom zatiaľ bola realizovaná iba jeho I. fáza, II. fáza je v príprave. Existujúci terminál Žilina je prekládkovou stanicou a je súkromný. Po ukončení terminálu v Tepličke sa predpokladá utlmovanie jeho činnosti.

p. Bednárík, zástupca verejnosti

- uistil sa, či je platný termín na zasielanie pripomienok ku správe o hodnotení SURDM ŽSK návrhu SURDM ŽSK SEA do 21. 08. 2020.

Ing. Náhlíková, ORR ŽSK

- uvedený termín platí.

Ing. arch. Kropitz, OÚ Žilina

- požiadal o informáciu o riešení vodnej dopravy v SURDM ŽSK.

prof. Ing. Čelko, CSc.

- informoval prítomných, že v zmysle vyjadrenia Ministerstva dopravy a výstavby SR je uvažované s prístavom Žilina v Hornom Hričove. S budovaním ďalších úsekov Vážskej vodnej cesty nie je uvažované.

Ing. Starek, mesto Dolný Kubín

- upozornil na potrebu riešenia železničnej dopravy na Orave.

prof. Ing. Čelko, CSc.

- o modernizácii železničnej trate do Trstenej sa bližšie môže informovať na plánovanom prerokovaní SURDM ŽSK v Námestove 24. 08. 2020.

prof. Ing. Jozef Gašparík, PhD.

- v návrhu SURDM ŽSK je uvažované s modernizáciou a zvýšením rýchlosti na regionálnej železničnej trati na Oravu.

Ing. Mateček, spracovateľ

- upozornil na rozdiel medzi gravitačným variantom a BAU variantom, ktorý spočíva v tom, že gravitačný variant na rozdiel od BAU variantu uvažuje s modernizáciou regionálnej železničnej dopravy v kraji.

prof. Ing. Gnap, PhD.

- sú plánované aj EÚ fondy na modernizáciu regionálnych železničných tratí.

Mgr. Majchráková, starostka obce Svrčinovec

- upozornila, že na území obce Svrčinovec je uvažované s viacerými rozvojovými zámermi celoslovenského až medzinárodného významu, ktoré sú premietnuté aj v územnom pláne obce, (napr. Vážska vodná cesta, preložka el. vedenia VVN, máme VVC, ekodukt). Železniciu vníma ako možnosť na zníženie podielu individuálnej osobnej dopravy v katastrálnom území obce,
- požiadala o vysvetlenie „časových horizontov riešenia v SURDM ŽSK - roky 2028 a 2048.

prof. Ing. Čelko, CSc.

- vysvetlil, že uvedené roky sú vždy finálne pre realizáciu stavby.

Ing. Náhlíková, ORR ŽSK

- dala prítomným do pozornosti, že 24. 8. 2020 je plánované prerokovanie návrhu SURDM ŽSK v Čadci.

Ing. Starek, mesto Dolný Kubín

- zaujímal sa o riešenie cyklotrás na Orave a požiadal o zaslanie pozvánky na prerokovanie návrhu SURDM ŽSK v Námestove.

prof. Ing. Gnap, PhD.

- informoval, že oblasť cyklotrás rieši doc. Ing. Gogola, PhD., je pomerne podrobne spracovaná a rieši aj návrh cyklotrás na Orave.

Ing. Felcan, Ministerstvo dopravy a výstavby SR

- informoval prítomných, že pre čerpanie finančnej pomoci z EÚ je potrebné, aby boli vzájomne zosúladené strategické dokumenty v oblasti dopravy na celoštátnej i regionálnej

úrovni, a to aj v prípade ŽSK. MDVSR zaslalo svoje pripomienky k správe o hodnotení SURDM ŽSK v máji 2020. Zaujímal sa, akým spôsobom bude s pripomienkami naložené.

prof. Ing. Čelko, CSc.

- pripomienky doručené k správe o hodnotení SURDM ŽSK a návrhu SURDM ŽSK ešte nie sú vyhodnotené. Posledný termín na ich zaslanie je 21. 08. 2020 na OÚ Žilina. Následne budú všetky vyhodnotené a bude spracovaná správa o ich zapracovaní.

Ing. Grófová, OÚ Žilina

- potvrdila uvedený termín na predloženie stanovísk k SoH.

Mgr. Pšenka, MDV SR

- upozornil, že MDV SR zašle ďalšie pripomienky,
- požadoval, aby v rámci riešenia rýchlostnej cesty R1 a rýchlostnej cesty R3 boli v návrhu SURDM ŽSK rešpektované všetky strategické dokumenty v oblasti dopravy, ako i všetky platné rozhodnutia a kompletné informácie,
- nesúhlasí s definovaním R1 ako I/59,
- podľa jeho názoru dopravný model spracovaný v rámci SURDM ŽSK nezohľadňuje hybnosť obyvateľstva.

prof. Ing. Čelko, CSc.

- v dopravnom modeli SURDM ŽSK je hybnosť obyvateľstva zohľadnená ako jeden zo základných podkladov tvorby modelu. Vychádza z rozsiahleho dopravnosociologického prieskumu ŽSK. R nie je definovaná ako I/59, ide o nesprávnu interpretáciu.

Mgr. Pšenka, MDV SR

- konštatoval, že potrebu vybudovania R1 a R3 - nikto nespochybňuje, ale MDV SR požaduje, aby návrh SURDM ŽSK rešpektoval platné rozhodnutia. Napr. rýchlostná cesta R1 je zaradená v strategických dokumentoch: Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (SPRDI 2020) a Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (SPRDI 2030).

Ing. Mateček, spracovateľ

- informoval, že bol spracovateľom Správy o hodnotení SPRDI 2020. V SPRDI 2020 bola rýchlostná cesta zaradená medzi červené projekty, t.j. ako nerealizovateľný. Následne v rámci spracovania SPRD 2030 bolo delfskou metódou priorizované severo - južné prepojenie Slovenska prostredníctvom R1.

Mgr. Pšenka, MDV SR

- SPRD 2030 je platný dokument schválený vládou SR, ktorý je potrebné rešpektovať. Vysvetlil, že červené projekty v SPRDI 2020 neznamenajú, že sú zaradené ako nerealizovateľné, ale ide o princíp semaforu (neodporúčané).

prof. Ing. Čelko, CSc.

- Dal všetkým zúčastneným do pozornosti, že BAU variant SURDM ŽSK zohľadňuje všetky platné strategické dopravné - plánovacie dokumenty. Gravitačný variant je spracovaný na základe dopravného modelu a odborného názoru riešiteľského kolektívu. Dopĺňa riešenie o návrhy, ktoré vyplynuli z analýz a dopĺňa do riešenia aj projekty dopravnej infraštruktúry, ktoré BAU variant neobsahuje.

Ing. Mojžiš NDS, a.s.

- informoval prítomných, že na základe rozhodnutia ministra dopravy rýchlostná cesta R3 bude z Dolného Kubína vedená na Likavku,
- upozornil, že trasovanie R3 smerom na Kremnicu je nepriechodné, keďže mesto požiadalo o zaradenie do UNESCO. Podľa jeho názoru rýchlostná cesta R3 nemá v trasovaní ani začiatok ani koniec.

Ing. Náhliková, ORR ŽSK

- požiadala o zaslanie uvedeného listu ministra dopravy ohľadom trasovania R3.

Následne z dôvodu obmedzeného času bolo verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrh strategického dokumentu „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“ ukončené.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Strategický dokument SURDM ŽSK v prípade realizácie jednotlivých hodnotených projektov predstavuje vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva.

V správe o hodnotení sú predmetom posúdenia vplyvov finálne výstupy zo Stratégie, ktoré boli prezentované v 5., 6. a 7. kapitole SURDM ŽSK vo forme opatrení, konkretizovaných projektov a ich prioritizácie. Pod posúdenie takýmto spôsobom spadli:

1. Organizačné opatrenia uvádzané podľa jednotlivých módov dopravy v častiach 5.2.1.1 až 5.2.1.5 majú charakter rozdeľovania kompetencií, tvorby komisií, vypracovania resp. aktualizácií koncepcií a strategických dokumentov, finančného zabezpečenia budovania a údržby infraštruktúry, majetkového vysporiadania a pod. Tieto opatrenia nemajú žiadne priame vplyvy na zložky životného prostredia. Do Stratégie boli zapracované organizačné opatrenia zaoberajúce sa veľmi aktuálnymi problémami ohrozenia zdravotného stavu obyvateľstva v ŽSK vo vzťahu hlavne k expozícii aerosólu (PM₁₀/PM_{2,5}) a B(a)P. Cieľom organizačných opatrení na zachovanie kvality ovzdušia je zníženie produkcie TZL, PM₁₀, PM_{2,5}, NO_x, CO, benzo(a)pyrenu do ovzdušia a to v dvoch oblastiach: rozvoj infraštruktúry pre zlepšenie kvality ovzdušia (dostavba diaľnic a rýchlостných ciest, výstavba obchvatov miest; budovanie odstavných parkovísk, systémov Park&Ride, Park&Go) a adaptačné opatrenia na klimatickú zmenu. Nepriamy pozitívny environmentálny vplyv môže mať aj organizačné opatrenie v intermodálnej a nákladnej doprave (časť 5.2.1.7) - „vytvoriť dlhodobý a funkčný systém podpory využívania intermodálnej dopravy v SR s cieľom zvýšiť využitie TIP v Žiline“ ako aj „Zaviesť dôsledný systém kontroly prevádzkových priestorov a miest pre parkovanie vozidiel cestnej nákladnej dopravy“.

2. Prevádzkové opatrenia uvedené v tab. 5.5. a 5.6 Stratégie a navrhované pre cesty II. a III. triedy spočívajú v diagnostike kvalitatívneho stavu a realizácia opatrení na zabezpečenie prevádzkovej spôsobilosti a výkonnosti cestnej siete a jej objektov, vypracovaní projektových dokumentácií jednotlivých objektov, osádzaní vozidiel, zlepšenie kvality služieb a informovanosti cestujúcich verejnej osobnej dopravy, zvýšenie úrovne bezpečnosti na žel. priecestiah a pod. Realizáciou prevádzkových opatrení nie je predpoklad negatívnych dopadov na jednotlivé zložky životného prostredia.

3. Infraštruktúrne opatrenia môžu výrazným spôsobom ovplyvniť kvalitu životného prostredia a zdravia ľudí a to pozitívnym alebo negatívnym spôsobom. Infraštruktúrne opatrenia podľa jednotlivých dopravných módov majú v SURDM ŽSK nasledovnú obsahovú štruktúru:

a) Cestná infraštruktúra

V rámci prvkov cestnej infraštruktúry sú opatrenia rozdelené na diaľnice a rýchlостné cesty, cesty I. triedy a cesty II. a III. triedy.

Opatrenia pre cesty II. a III. triedy sú rozdelené na opatrenia:

- Obchvaty miest a obcí
- Opatrenia pre opravy a rekonštrukcie, ktoré sú rozdelené na stavebné opatrenia pre cestné komunikácie a pre objekty

- b) Verejná osobná doprava
- c) Trať Žilina - Rajec
- d) Trať Čadca - Makov
- e) Trať Kraľovany - Trstená
- f) Železničná doprava
- g) Letecká doprava
- h) Cyklistická doprava
- i) Intermodálna a nákladná doprava

V priebehu posudzovania vplyvov strategického dokumentu boli identifikované nasledujúce predpokladané vplyvy na životné prostredie:

Environmentálne vplyvy opatrení na zložky životného prostredia - všeobecne

Tieto vplyvy je možné všeobecne rozdeliť na vplyvy počas výstavby a počas prevádzky, na vplyvy priame a nepriame a na vplyvy dočasné a trvalé (vratné a nevratné).

Kritickým obdobím je samotné obdobie výstavby, ktoré súvisia s trvalými a dočasnými zábermi pôdy, zábermi lesných porastov, so zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a činnosťou stavebných mechanizmov, tvorbou emisií, zvýšenou prašnosťou, lokalizáciou stavebných dvorov, produkciou odpadov, potenciálnym znečistením povrchových a podzemných vôd ropnými látkami v prípade havarijných stavov, s priamym záberom biotopov, výrubom drevín, zásahmi do chránených území národnej a európskej sústavy chránených území, fragmentáciou krajiny, zmenami využívania a scenérie krajiny.

Prevádzka dopravnej infraštruktúry pôsobí predovšetkým nepriaznivými faktormi ako sú: znečistením ovzdušia, hluk a vibrácie, vytváraním bariér v krajine, obmedzením migrácie živočíchov, rozširovanie invázných druhov rastlín, nepriame ovplyvnenie biotopov a druhov napr. prostredníctvom zmien vodného režimu, používaním posypového materiálu na cesty počas zimnej údržby.

Pozitívnymi dopadmi prevádzky je priaznivý dopad na zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie nehodovosti, zníženie hlukovej a emisnej záťaže, čo bude mať pozitívny vplyv predovšetkým na zdravotný stav obyvateľstvo a jeho pohodu. Sprievodné pozitívne prínosy sa prejavia aj v socioeconomickej oblasti znížením nákladov spojených s prepravou tovaru a osôb a poklese cestovného času.

Vplyvy na ovzdušie

Etapa výstavby dopravnej infraštruktúry bude spojená s lokálnym znečisťovaním ovzdušia v mieste vykonávania stavebných prác a v okolí dopravných trás prevozu zemín a materiálov, najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy a stavebných mechanizmov. Tieto vplyvy sú zmierniteľné technicko-organizačnými opatreniami.

Po uvedení do prevádzky má dopravná infraštruktúra charakter líniového zdroja znečisťovania ovzdušia, pričom automobilová doprava je podľa zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší klasifikovaná ako mobilný zdroj.

Dopravná prevádzka pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhlíkovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NO_x, VOC, SO₂, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO₂, metán, N₂O). Negatívne vplyvy úzko súvisia s realizovanými prepravnými výkonmi a z toho vyplývajúcou spotrebou pohonných látok. Podiel dopravy v SR na celkových emisiách skleníkových plynov sa v súčasnosti pohybuje okolo 14 %.

Pre navrhované projekty boli alebo budú vypracované rozptylové štúdie, ktoré vyhodnotia koncentrácie relevantných znečisťujúcich látok v ovzduší v okolí dopravných trás (cesty, železnice) po ich uvedení do prevádzky, vo výhľadovom období nasledujúcich rokov. Na základe ich výsledkov je možné určiť, do akej miery môžu byť ovplyvnení obyvatelia v okolí hodnotenej dopravnej trasy nadmernými emisiami z dopravy a do akej miery budúca prevádzka vyhovuje limitným hodnotám.

Z hľadiska prognózovaného vývoja možno sledovať pokles jednotkových emisií z dopravy v dôsledku „ekologizácie“ vozového parku uplatňovaním európskych štandardov.

Vplyvy na klimatické pomery

Produkcia exhalátov motorových vozidiel má významný podiel aj na globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO₂, metán, N₂O). Vláda SR uznesením č. 148 z 26. marca 2014 schválila „Stratégiu adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy“, ktorá definuje pre jednotlivé sektory adaptačné opatrenia. Pre oblasť cestnej dopravy sú to:

- úprava asfaltovej zmesi odolnej voči narastajúcim extrémnym prejavom počasia,
- efektívnejšie riadenie dopravy,
- zlepšenie povrchových a podpovrchových drenážnych systémov,
- optimalizácia projektov a stratégie údržby s dopadom na kvalitu,
- optimalizovať návrhy vozoviek z hľadiska vplyvu zmeny klímy,
- optimalizácia výberu stavebných materiálov a údržbových zákrokov z hľadiska trvalo udržateľného rozvoja.

Uvedené opatrenia bude potrebné zvážiť v etape ďalšej prípravy projektov a následnej prevádzky.

Vplyvy na hlukovú záťaž a vibrácie

Počas výstavby dopravnej infraštruktúry budú zdrojom hluku dopravy stavebné mechanizmy, činnosti, ktoré sprevádzajú stavebné postupy a stavenisková a mimostavenisková doprava. Šírenie hluku z priestoru staveniska je do vzdialenosti niekoľko desiatok až stoviek metrov v okolí stavby, čo negatívne vplýva na obytnú zástavbu ako aj faunu v dosahu šírenia hluku. Pôsobenie hluku je však dočasné a priestorovo obmedzené miestom vykonávania stavebných prác. Dobrou organizáciou práce na stavenisku alebo vylúčením prác v nočných hodinách sa dá obmedziť pôsobenie hluku na znesiteľnú mieru tolerovanú počas obdobia výstavby diela.

Počas prevádzky dopravnej infraštruktúry je generovaný hluk, ktorý závisí od intenzity a zloženia dopravného prúdu, určujúcim prvkom dopravného prúdu z hľadiska produkcie hlukových emisií je zložka nákladnej dopravy, ktorá svojou prevádzkou produkuje hluk takmer o 10 dB väčší oproti osobným automobílam.

Posúdenie akustickej situácie v záujmovom území po vybudovaní konkrétneho projektu dopravnej stavby bude spracované prostredníctvom hlukovej štúdie, výsledky ktorej sú použité ako podklad pre vyhodnotenie počtu osôb vystavených zvýšeným dopadom hluku a pre stanovenie predbežného rozsahu protihlukových opatrení. Následne sú navrhnuté opatrenia na zníženie hluku formou protihlukových stien a terciárnych protihlukových opatrení, ktorými sa eliminujú negatívne dopady a naplnia podmienky platnej legislatívy - dodržanie prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom a vnútornom priestore obytných miestností bytových a rodinných domov.

Na vyhodnotenie vplyvu hluku na faunu nie sú stanovené limity a druhy, ktoré sú citlivejšie na hluk a dotknuté územie opustia, ostatné druhy sa na nové pomery adaptujú.

Mechanické kmitanie a otrasy (vibrácie) vznikajú prevádzkou cestnej a železničnej dopravy. Vplyvy sú významnejšie počas obdobia výstavby, sú dočasné. Počas prevádzky dopravnej infraštruktúry šírenie vibrácií v okolí závisí od geologických a pôdno-mechanických pomerov v dotknutom území, konštrukcii a podloží vozoviek a železničných tratí, intenzity dopravy, vozového parku, podiel nákladných vozidiel zvyšuje intenzitu vibrácií. Šírenie vibrácií je v bezprostrednej blízkosti dopravných prvkov. Pôsobí však dlhodobo v prípade blízkosti obytnej zástavby môže vyvolať trvalé poškodenie zdravia obyvateľov. Potvrdenie rozsahu šírenia vibrácií bude možné až na základe realizácie meraní vibrácií z dopravy v komunálnom prostredí.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody

Vplyvy projektov na povrchové a podzemné vody sú významnejšie počas výstavby. Vplyvy predstavujú napr. zmeny hydromorfologických pomerov zásahom do tokov, ovplyvnenie režimu povrchových tokov a podzemných vôd, ovplyvnenie kvality povrchových tokov a podzemných vôd.

Zvýšenú pozornosť je potrebné venovať pri projektoch zasahujúcich do vodohospodársky významných vodných tokov, ktoré sú vedené v zozname vodohospodársky významných vodných tokov podľa zákona Vyhlášky MŽP SR č. 211/2005 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov. Uvedené platí aj o CHVO a ochranných pásmach vodných zdrojov.

Ovplyvnenie odtokových pomerov

Realizácia technických prvkov, akými sú výkopy a násypy možno predpokladať čiastočné ovplyvnenie vodného režimu. Z hydrologického hľadiska je nepriaznivou skutočnosťou tendencia odvádzat' vody z povrchového odtoku z povrchu cestných komunikácií a iných spevnených plôch kanalizáciou priamo do recipientov, čo sa v rámci povodí negatívne odzrkadľuje na vývoji povodňových situácií. Vo vzťahu k negatívnym dopadom zmeny klímy sa preto odporúča prehodnotiť v rámci vyššieho stupňa projektovej dokumentácie spôsob odvádzania zrážkových vôd s možnosťou zadržania vody v území. Pri návrhu odvodnenia prvkov dopravnej infraštruktúry sa odporúča podľa miestnych podmienok zvažovať možnosť odvodnenia zrážkových vôd prostredníctvom buď vsakovacích systémov do podzemných vôd alebo do odparovaco-infiltračných jazierok.

Ovplyvnenie kvality povrchovej vody

V čase výstavby možno ako nepriaznivé vplyvy uviesť najmä krátkodobé zvýšenie obsahu nerozpustných látok vo vode v dôsledku zemných prác a prípadných úprav tokov, v budovaní spevnených brehov a výstavbe objektov. Zanášanie dna je časovo obmedzené len na dobu zemných prác a počas prevádzky by k negatívnym javom nemalo dochádzať. Ďalším významným vplyvom na povrchové vody počas výstavby je možné znečistenie povrchových vôd vplyvom úniku znečisťujúcich látok (pohonné hmoty, oleje). V období prevádzky môžu byť povrchové vody znečisťované priamym odvádzaním vôd z povrchového odtoku vozoviek do recipientu. Ovplyvnenie kvality vody v povrchovom toku je spravidla dočasného charakteru, avšak z hľadiska vplyvu na vodné ekosystémy ide o vplyv mimoriadne závažný a nezvratný. Dlhodobý charakter má akumulácia niektorých kontaminantov v dnových sedimentoch (ťažké kovy, organické látky). K zvýšeným koncentráciám znečisťujúcich látok dochádza predovšetkým v dôsledku zimnej údržby vozoviek, kedy v závislosti od množstva chemického posypu dosahujú koncentrácie chloridov hodnoty 4 - 5 g/l. Významnými sú aj koncentrácie NEL (ropné látky), ktoré pri bežnej prevádzke dosahujú 0,4 - 0,8 mg/l. Týmito koncentraciami

by dotknuté povrchové toky nemali byť významne ovplyvnené. Osobitným prípadom sú potenciálne havárie vozidiel s únikom nebezpečných látok.

Vplyv na režim podzemnej vody

Osobitným prípadom ovplyvnenia režimu podzemných vôd sú prípady, kedy sú dažďové vody z povrchu vozoviek odvádzané do vsaku. Z hľadiska vplyvu na režim podzemných, ale hlavne povrchových vôd možno toto riešenie preferovať, nakoľko zabezpečuje retenciu vôd v území, čo je dôležité aj z hľadiska protipovodňovej ochrany. Odvádzanie vôd z povrchového odtoku je podľa § 37 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách podmienené kladnými výsledkami hydrogeologického posúdenia.

Špecifickým prípadom je výstavba tunelov a potenciálne stiahnutie vôd viazaných na horninové štruktúry. Do takéhoto rizika je možné ísť len v prípade, ak nie je iné riešenie vedenia líniovej stavby.

V takýchto prípadoch je potrebné brať do úvahy európske smernice, koncepcie ako aj národné predpisy a dokumenty a nájsť optimálne riešenie, ktoré minimalizuje riziko straty alebo zníženia kvality vody.

Ovplyvnenie kvality podzemných vôd

Podzemné vody sú priamo ovplyvniteľné únikom kontaminujúcich látok. S migráciou kontaminovaných podzemných vôd súvisí aj možná následná kontaminácia povrchových vôd. Miera zraniteľnosti podzemných vôd závisí predovšetkým od priepustnosti pokryvných útvarov, mocnosti zóny aerácie a vlastností samotného kolektora. Z hľadiska ohrozenia kvality podzemných a povrchových vôd v období výstavby a prevádzky dopravnej infraštruktúry pripadajú do úvahy nasledovné zdroje kontaminácie:

- úniky látok zo skladov a techniky počas výstavby,
- úniky splaškových vôd zo zariadení staveniska,
- havarijné úniky nebezpečných látok zo stavebných mechanizmov pri výstavbe,
- havária, kedy je možná kontaminácia okolia havárie jednak uniknutými ropnými látkami a jednak prepravovanými látkami.

Osobitnú pozornosť je potrebné venovať projektom, ktoré sú trasované resp. sú v kontakte s ochrannými pásmami vodárenských zdrojov, ochrannými pásmami prírodných liečivých zdrojov. V takýchto prípadoch je potrebné podrobne vyhodnotiť vplyvy navrhovaných projektov dopravnej infraštruktúry na výdatnosť a kvalitu vodných zdrojov. Pri vyhodnocovaní vplyvov na vodné zdroje je potrebné prihliadať aj na Koncepciu na ochranu vodných zdrojov Európy (2012). Čo sa týka chránených vodohospodárskych oblastí (CHVO), tak na území výstavba a prevádzka cestných komunikácií a žel. tratí nespadá do činností, na ktoré sa vzťahuje zákaz podľa ustanovení predpisov, ktorými sú CHVO vyhlasované.

Ochrana pred povodňami

Pri príprave projektov dopravnej infraštruktúry je potrebné pri jednotlivých projektoch prihliadať k aktuálnym Plánom manažmentu povodňových rizík a vyhodnotiť možné dopady vo vzťahu k existencii prípadného povodňového rizika a povodňového ohrozenia v dotknutých územiach. Pri výstavbe bude potrebné rešpektovať podmienky povodňovej ochrany v súlade s ustanoveniami zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov. Jednotlivé stavebné objekty bude potrebné navrhnuť tak, aby sa v dotknutých územiach nezmenili odtokové pomery a nebola ovplyvnená povodňová ochrana územia. Telesá prvkov dopravnej infraštruktúry nesmie vytvárať prekážky prechodu veľkých vôd. Počas ich

výstavby bude potrebné vypracovať povodňový plán zabezpečovacích prác, podľa § 10 zákona č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami.

Vplyvy na pôdu a horninové prostredie

Negatívne dopady realizácie dopravnej infraštruktúry na pôdu predstavujú hlavne trvalé a dočasné zábery poľnohospodárskej pôdy a lesnej pôdy. Ďalšie vplyvy predstavuje obmedzenie hospodárenia, rozdelenie pozemkov, zhutnenie pôdy prejazdmi stavebnej techniky, stavebnými dvormi, depóniami humusu a pod.

Sprievodným negatívnym javom je možné znečistenie pôdy v prípade havarijných situácií počas výstavby ako aj počas prevádzky.

Medzi vplyvy na horninové prostredie a reliéf vo všeobecnosti zaradiť:

- zásah do horninového prostredia a reliéfu (priamy vplyv),
- potreba materiálov do násypov (nepriamy vplyv),
- možné znečistenie horninového prostredia (nepriamy vplyv).

Počas výstavby môže dôjsť z aktivácii zosuvov, narušeniu svahov, vzniku erózných javov rôzneho rozsahu, v prípade vzniku havárií k znečisteniu horninového prostredia. V projektovej príprave stavieb bude potrebné vykonať podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum v zmysle platných noriem a legislatívy a navrhnúť opatrenia na minimalizáciu negatívnych vplyvov na horninové prostredie.

Vplyvy na produkciu odpadov

Medzi odpady produkované dopravou s negatívnym účinkom na životné prostredie patria odpady z ropných produktov, ktoré nepriaznivo vplyvajú na znečisťovanie pôdy a povrchových vôd.

Na nakladanie so stavebnými odpadmi a odpadmi z demolácií sa podľa § 77 zákona č. 79/2015 Z. z. vzťahuje osobitný režim. Pôvodca odpadu je povinný stavebné odpady vznikajúce pri stavebnej činnosti a odpady z demolácií materiálovo zhodnotiť pri výstavbe, rekonštrukcii alebo údržbe komunikácií. Držiteľ odpadu bude okrem toho povinný zabezpečiť spracovanie odpadu podľa hierarchie odpadového hospodárstva stanovenej zákonom č. 79/2015 Z. z. Výkopová zemina môže byť použitá späť do násypov. Nekontaminovaná zemina a iný prirodzene sa vyskytujúci materiál vykopaný počas stavebných prác, ak sa materiál použije na účely výstavby v prirodzenom stave na mieste, na ktorom bol vykopaný, sa podľa § 1 ods. 2 písm. h) zákona č. 79/2015 Z. z. nepovažuje za odpad, resp. zákon o odpadoch sa na tento materiál nevzťahuje. V prípade, že pre tieto účely nebude vhodná, je ju možné použiť na terénne úpravy podľa § 97 ods. 1 písm. s) zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch, so splnením všetkých podmienok, ktoré sú na využívanie odpadov na povrchovú úpravu terénu stanovené vyhláškou MŽP SR č. 371/2015 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch. Prevádzkovateľ dopravnej infraštruktúry si musí plniť všetky povinnosti vyplývajúce z legislatívnych predpisov na úseku odpadového hospodárstva - zákon č. 79/2015 Z. z., vyhl. č. 366/2015 Z. z. o evidenčnej povinnosti a ohlasovacej povinnosti.

Pri projektoch železničných tratí, kde dôjde k výmene materiálu koľajového lôžka bude potrebné, aby materiál z podvalového podlažia bol hodnotený na základe ekologickej kvality analyzovaných vzoriek materiálu. Materiál vyťažený v jednotlivých úsekoch železničnej trate je možné po vyťažení odoslať na recyklačné základne na vykonanie recyklácie. Materiál získaný recykláciou pôvodného štrkového lôžka, prípadne po jeho zmiešaní s novým prírodným kamenivom, je možné využiť na ďalšie zabudovanie pri realizácii stavby.

Vplyvy na flóru, faunu, biotopy, biodiverzitu a krajinu

Vplyvy dopravnej infraštruktúry na flóru, faunu, biotopy, biodiverzitu a krajinu je možné všeobecne rozdeliť na vplyvy počas výstavby a počas prevádzky, na vplyvy priame a nepriame a na vplyvy dočasné a trvalé (vratné a nevratné). Kritickým obdobím vplyvov je samotné obdobie výstavby, ktoré súvisia s priamym záberom biotopov, výrubom drevín, so zvýšeným hlukom, tvorbou emisií, zvýšenou prašnosťou, nevhodnou lokalizáciou stavebných dvorov, potenciálnym znečistením povrchových a podzemných vôd ropnými látkami v prípade havarijných stavov.

Prevádzka dopravnej infraštruktúry pôsobí predovšetkým nepriaznivými faktormi ako sú: znečistením ovzdušia, hluk a vibrácie, fragmentáciou a izoláciou biotopov, postupná degradácia biotopov, ovplyvnenie krajinného rázu, vytváraním bariér v krajine a obmedzením migrácie živočíchov, rozširovanie invázných druhov rastlín, ovplyvnenie biotopov a druhov napr. prostredníctvom zmien vodného režimu, používaním posypového materiálu na cesty počas zimnej údržby. Pozitívnymi dopadmi prevádzky je priaznivý dopad na zvýšenie bezpečnosti napr. realizáciou oplotenia rýchlostných ciest a diaľnic prispieva k minimalizovaniu zrážok so zverou, na druhej strane je nevyhnutné realizovať opatrenia na bezkolízny prechod živočíchov.

V projektovej príprave navrhovaných projektov je potrebné vypracovať prieskumy inventarizácie drevín rastúcich mimo les a určení ich spoločenskej hodnoty podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, a vyhlášky MŽP č. 24/2003 Z. z. v znení neskorších predpisov.

V prípade, že navrhovaná stavba zasahuje do biotopov európskeho alebo národného významu je potrebné v projektovej príprave stavby vypracovať prieskum inventarizácie a spoločenského ohodnotenia biotopov európskeho a národného významu na plochách trvalého a dočasného záberu navrhovanej stavby. Pri prieskume biotopov sa postupuje podľa aktuálnej Metodiky mapovania nelesných biotopov (ŠOPSR, 2014) a Metodiky mapovania lesných biotopov (ŠOPSR, 2013) podľa v nich uvedeného postupu mapovania.

V prípade, že navrhovaná stavba zasahuje do území Natura 2000 je potrebné vypracovať tzv. primerané posúdenie vplyvov na územia Natura 2000, t.j. hodnotenie vplyvov na druhy a biotopy, ktoré sú predmetom ochrany v daných územiach sústavy Natura 2000 podľa aktuálnej Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 v Slovenskej republike (ŠOP SR, 2016).

Biologická diverzita (biodiverzita) je rôznorodosť všetkých foriem života a ich vzájomného spolupôsobenia na Zemi. Zahŕňa v sebe ekosystémy, biotopy, druhy rastlín, živočíchov, mikroorganizmov a variabilitu génov a ich vzájomné vzťahy. Etické, ekonomické a sociálne aspekty straty biodiverzity a ekosystémov boli hlavným dôvodom pre súbor opatrení a aktivít na globálnej, európskej a národnej úrovni. Na národnej úrovni bola schválená Národná stratégia ochrany biodiverzity na Slovensku. Vykonanie konkrétnych úloh v rámci Národnej stratégie ochrany biodiverzity na Slovensku definoval Akčný plán pre implementáciu Národnej stratégie ochrany biodiverzity na Slovensku do roku 2020 (MŽP SR, 2014).

Na území ŽSK majú najvyššiu ekologickú hodnotu a biodiverzitu chránené územia národnej a európskej sústavy chránených území, biotopy národného a európskeho významu, mokrade (lokálne, regionálne, národne a medzinárodne významné).

Realizácia projektov predstavuje zábery biotopov, čo sa v niektorých prípadoch môže prejavíť znížením biodiverzity dotknutých území. K znížovaniu biodiverzity významne prispieva aj likvidácia brehových porastov, nelesnej stromovej vegetácie a rozširovanie invázných druhov rastlín.

Hodnotenie vplyvov na migráciu živočíchov

Okrem fragmentácie a izolácie biotopov dochádza pri výstavbe a prevádzke dopravnej infraštruktúry k narušeniu konektivity (priechodnosti) krajiny pre živočíchov a k zvyšovaniu úmrtnosti živočíchov v dôsledku kolízii s vozidlami. Bariérový účinok komunikácii záleží od prítomnosti technických prvkov ciest (oplotenie, priekopy, ochranné múry), od intenzity dopravy aj od miery kolízii s migračnými trasami živočíchov (Ružičková, Lehotská, 2008).

Povinné oplotenie diaľnic a rýchlostných ciest vytvára v krajine bariéry, ktoré sú pre migrujúce živočíchov prakticky neprekonateľné. Problémom na cestách nižšej kategórie, ktoré nie sú oplotené je zvyšovanie intenzity dopravy, pri intenzívnej doprave sú tieto cesty pre živočíchov len veľmi ťažko priechodné. Ďalším faktorom výrazne ovplyvňujúcim priechodnosť územím sú líniové dopravné prvky, ktoré prechádzajú na mnohých úsekoch paralelne. V krajine tak vzniká multibariérový efekt. A teda aj v prípade, že sú jednotlivé líniové dopravné stavby pre živočíchov prekonateľné, ich koncentráciou na jednom mieste sa z nich stáva pre živočíchov neprekonateľná bariéra. Závažným problémom v území je aj intenzívna zástavba súvisiaca s rozvojom bývania, priemyslu a výstavbou logistických centier.

Vplyvy na krajinu

Najvýznamnejším priamym vplyvom na štruktúru a využívanie krajiny je zníženie poľnohospodárskej produkcie z dôvodov trvalých záberov poľnohospodárskej pôdy a lesných porastov. Nepriamymi vplyvmi prevádzky dopravnej infraštruktúry na poľnohospodársku výrobu bude narušenie organizácie pôdneho fondu - rozdelenie honov. V prípade lesných porastov to bude čiastočné obmedzenie prístupu do lesných porastov. Na zmiernenie tohto negatívneho dopadu je potrebné navrhnúť preložky komunikácií príp. nadjazdy.

Vplyvy počas výstavby dopravnej infraštruktúry budú mať významnejší charakter, nakoľko dochádza k narušeniu existujúcej homogenity povrchu krajiny. Vznikajú nápadne negatívne pôsobiace prvky v scenérii krajiny. Osobitne rušivo budú pôsobiť staveniská, premostenia, zárezy a navážky materiálu. Nepriaznivo budú pôsobiť aj rozostavané mostné konštrukcie a mimoúrovňové križovatky. Sprievodným negatívnym javom bude likvidácia sprievodnej vegetácie vodných tokov a časti lesných porastov. Negatívne vplyvy dopravnej infraštruktúry na scenériu krajiny je možné čiastočne zmierniť vegetačnými úpravami a architektonickým riešením napr. mostných objektov, mimoúrovňových križovatiek a pod.

Vplyvy na obyvateľstvo

Kritickým obdobím realizácie projektov dopravnej infraštruktúry je obdobie výstavby, ktoré je spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života obyvateľov. Vplyvy sa prejavujú zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a činnosťou stavebných mechanizmov, tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a kompenzačnými opatreniami.

Prevádzka dopravnej infraštruktúry bude pôsobiť na obyvateľstvo miest a obcí v ich bezprostrednom okolí nepriaznivými faktormi ako sú znečistenie ovzdušia, hluk a vibrácie.

Limitné hodnoty znečistenia vonkajšieho prostredia na ochranu zdravia ľudí stanovuje vyhláška Ministerstva pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja č. 360/2010 Z. z. o kvalite ovzdušia.

Hluk z dopravy je významným rizikovým faktorom ovplyvňujúcim kvalitu života a zdravia ľudí. Hlukovými vplyvmi z dopravy sú postihnuté najmä územia tesne ležiace pri exponovaných dopravných trasách. Podľa poznatkov zdravotníctva hluková hladina 65 dB(A)

predstavuje hranicu, od ktorej začína byť negatívne ovplyvňovaný vegetatívny nervový systém. Rámec prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí, ktoré nesmú byť jednotlivými činnosťami prekročené definuje vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí, v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z. Podľa § 3 ods. 1 vyhlášky „ochrana zdravia pred hlukom, infrazvukom a vibráciami je zabezpečená, ak posudzované hodnoty určujúcich veličín hluku, infrazvuku a vibrácií nie sú vyššie ako prípustné hodnoty“. Pre vybrané projekty dopravnej infraštruktúry je vhodné vypracovanie hlukových štúdií za účelom vyhodnotenia predpokladaných vplyvov hluku na dotknuté územia a dodržania podmienok definovaných vo vyhláške č. 549/2007 Z. z., ako aj návrhy protihlukových stien a bariér, ktoré minimalizujú negatívne vplyvy hluku na obytnú zástavbu.

Čerpanie prírodných zdrojov

Výstavba dopravnej infraštruktúry si vyžiada suroviny - štrkopiesky a kamenivo; asfalty pre povrchovú úpravu vozovky; oceľ - zvodidlá, výstuže, mostné konštrukcie a pod.; cement; suroviny do násypov. Presné druhy a množstvá potrebných materiálov budú špecifikované na úrovni realizačných projektov. Možnosti zdrojov stavebného kameňa je vhodné riešiť v najbližšom okolí jednotlivých stavieb. Bude potrebné uprednostniť využitie existujúcich ložísk pred otvorením nových, pričom z hľadiska vplyvov na životné prostredie je podstatná aj minimalizácia prepravných vzdialeností a výber prepravných trás tak, aby čo najmenej obťažovali obyvateľstvo.

Pozitívne vplyvy

Medzi pozitívne vplyvy patrí napr. zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie nehodovosti, zníženie hlukovej a emisnej záťaže. K zníženiu podielu hlukovej a emisnej záťaže prispeje v budúcnosti aj predpokladaný vyšší podiel elektromobilov a hybridných vozidiel.

Významné pozitívne dopady na obyvateľstvo sa predpokladajú hlavne v prípade projektov obchvatov miest a obcí, dobudovania diaľnice D1 a D3, realizácie rýchlostných ciest. Všeobecne je možné vplyvy projektov cyklistickej dopravy hodnotiť ako pozitívne, nakoľko prispievajú k redukcii automobilovej dopravy čo prispeje k zníženiu celkového znečistenia ovzdušia automobilovou dopravou a hlavne zvýšenie pohybovej aktivity obyvateľstva s následným pozitívnym dopadom na jeho zdravie a z pohľadu bezpečnosti prispievajú k zníženiu dopravnej nehodovosti, čo sa taktiež pozitívne prejaví aj na zdraví obyvateľstva.

Sprievodné pozitívne prínosy sa prejaví aj v socioekonomickej oblasti znížením nákladov spojených s prepravou tovaru a osôb a poklese cestovného času.

Elektrifikácia železničných tratí a zvýšenie traťovej rýchlosti prinesie pozitíva vo forme: zníženia produkcie emisií do ovzdušia, zníženie hlukovej záťaže, časové úspory a skrátenie pravidelných jazdných časov vlakov osobnej dopravy, úsporu času prepravy tovaru.

Medzi ciele výstavby posudzovanej komunikácie je potrebné zaradiť i zlepšenie dopravnobezpečnostnej situácie, ktorá v danom prípade súvisí s odklonením dopravy mimo intravilán sídel. Všeobecne je možné vychádzať z predpokladu, že realizáciou výstavby rýchlostných ciest, diaľnic a žel. tratí sa prejaví na znížení automobilovej dopravy na cestách I., II. a III. triedy.

Environmentálne vplyvy konkrétnych investičných projektov

Posúdenie konkrétnych investičných projektov je vykonané pre stredný gravitačný variant pre *implementačné* (v súčasnosti stavu k roku 2018 v štádiu výstavby alebo zazmluvnené), *plánované* (v súčasnosti sú v procese prípravy, t.z. nie sú v štádiu výstavby alebo zazmluvnenia, jedná sa aj o BAU projekty, ktoré sú v súlade s GV) a stratégiou *navrhované projekty* (projekty odporúčené na základe analýz a modelovania v rámci SURDM ŽSK). V posúdení sú dodržané aj výhľadové horizonty rokov 2028 a 2048.

CESTNÁ DOPRAVA

CESTNÁ DOPRAVA - Implementačné projekty 2028

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce v realizácii nových, resp. dobudovaní rýchlostných ciest a ciest I. triedy, možno očakávať negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravotného stavu obyvateľstva, ktoré predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, v niektorých úsekoch môže dôjsť aj k zásahu do horninového prostredia, zásahy do prírody a krajiny - križovanie s biokoridormi nadregionálneho, regionálneho i lokálneho významu, zásah do migračných trás živočíchov, presun emisnej a hlukovej záťaže do okolia novo navrhovaných trás a podobne. Zvýšenie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie je možné očakávať aj počas realizácie jednotlivých opatrení (hlučnosť, prašnosť a podobne), jedná sa však o krátkodobé vplyvy. Z hľadiska budúcej prevádzky bude mať realizácia navrhovaných opatrení priaznivý dopad na zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravného systému, na zníženie znečistenia ovzdušia a zníženia hladiny hluku v obytných zónach miest a obcí zrealizovaním navrhovaných obchvatov, čo sa priaznivo prejaví i na zdraví obyvateľstva. Počas projektovej prípravy jednotlivých opatrení je potrebné navrhnúť riešenia na zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravného systému, na posilnenie environmentálnych aspektov dopravy, na eliminovanie rizík klimatických zmien na cestnú infraštruktúru a podobne. Konkrétne opatrenia na zníženie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia obyvateľstva, budú predmetom podrobnejších projektov jednotlivých dopravných stavieb, pri ktorých bude zabezpečené ich dôsledné posudzovanie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. (EIA).

V nasledujúcich názvoch projektov uvádzaný počet jazdných pruhov reprezentuje predpokladanú vstupnú maximálnu hodnotu prevzatú do Dopravného modelu, vyplývajúcu z usmernení Metodického pokynu na vypracovanie Plánov udržateľnej mobility. Výsledný návrh usporiadania parametrov projektu - vrátane počtu jazdných pruhov - bol upravený na základe výsledkov testovania Dopravným modelom, je uvádzaný v tabuľkách odporúčaných výstupov Stratégie.

D1 Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka (1. 2.fáza) 2020_4pruh

Úsek D1, ktorý je v súčasnosti vo výstavbe. Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, križovanie s prvkami ÚSES a biotopov európskeho a národného významu. V úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

D1 Privádzač Lietavská Lúčka - Žilina 2020_4pruh

Úsek D1, ktorý je v súčasnosti vo výstavbe. Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP. Vplyvy na chránené územia národnej a európskej sústavy chránených území ani prvky ÚSES neboli identifikované. V úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

D1 Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala (1. 2. fáza) 2023_4pruh

Úsek D1, ktorý je v súčasnosti vo výstavbe. Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, zábery biotopov európskeho a národného významu, križovanie s prvkami ÚSES, OP NP Malá Fatra, SKCHVU013 Malá Fatra, SKUEV0930 Lúčanská Fatra. Trasa D1 prechádza tunelom Višňové popod územie SKUEV0930 Lúčanská Fatra - vplyvy na územie sa nepredpokladajú. Najväčším problémom stavby už od začiatku (razenie prieskumnej štôlne) je intenzívne odvodnenie masívu Lúčanskej časti Malej Fatry v rozsahu cca 300 l/s.

D1 Hubová - Ivachnová (1. 2. fáza) 2023_4pruh

Úsek D1, ktorý je v súčasnosti vo výstavbe. Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, križovanie s prvkami ÚSES, OP NP Veľká Fatra, SKUEV0253 Váh. Trasa D1 Hubová - Ivachnová na dvoch miestach (na začiatku a na konci) premoštuje rieku Váh, ktorá predstavuje nadregionálny biokoridor a zároveň územie európskeho významu SKUEV0253 Váh. Predmety ochrany územia európskeho významu SKUEV0253 Váh by nemali byť prevádzkou D1 ohrozené. Trasa D1 je v kontakte s nadregionálnym biokoridorom Veľká Fatra - Chočské vrchy - Malá Fatra ako aj nadregionálnym biokoridorom Ďumbierske Nízke Tatry - Chočské vrchy. V dotknutých úsekoch dochádza ku kumulácii niekoľkých líniových dopravných prvkov: cesta I/18, žel. trať č. 180, navrhovaná D1 (vo výstavbe). Realizáciou D1 dochádza k zosilneniu bariérového efektu a narušeniu koridorovej funkcie prvkov ÚSES. V rámci aktualizovanej dokumentácie RÚSES okresu Ružomberok (2013) sú v rámci uvedených biokoridorov navrhované ekodukty. Čiastočné zmiernenie poskytujú budované mostné objekty, ktorých parametre by mali umožniť migráciu živočíchov. Z hľadiska celkového hodnotenia neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia.

D3 Čadca, Bukov - Svrčinovec 2020_4pruh

Úsek D3 je v súčasnosti vo výstavbe. Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, križovanie s prvkami ÚSES, CHVO Beskydy a Javorníky. Z hľadiska celkového hodnotenia neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

U všetkých vyššie uvedených komunikácií platí, že z hľadiska prevádzky možno očakávať pozitívne vplyvy na životné prostredie v dôsledku zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy (pokles emisií a prachových častíc z dopravy, mierne zníženie hlučnosti z prevádzky), čo sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľstva.

CESTNÁ DOPRAVA - Plánované projekty 2028

D1 Turany - Hubová 2028_4pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, zábery biotopov európskeho a národného významu, hluk, imisie, križovanie s prvkami ÚSES a územiaми národnej a európskej sústavy chránených území. Trasa je vedená tunelom popod vrch Kopa, kde boli identifikované prvky: ochranné pásmo (OP) NP Veľká Fatra, územie európskeho významu SKUEV0238 Veľká Fatra, provincionálne biocentrum Veľká Fatra. Z hľadiska vplyvov na uvedené územia ide hlavne o vplyvy hluku a imisná záťaž v blízkosti portálov tunela. Nosným vplyvom je však riziko ohrozenia vodných zdrojov nachádzajúcich sa v masíve Kopy a riziko nejakej miery odvodnenia masívu. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov

národného a európskeho významu a aktualizovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 v zmysle článku 6.3 a 6.4 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín. Z hľadiska prevádzky možno očakávať pozitívne vplyvy na životné prostredie v dôsledku zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy, čo sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľstva.

Trasovanie diaľnice D1 v úseku Turany - Hubová traumatizuje odbornú a laickú verejnosť už od 90 - tých rokov. V súčasnosti je vydané záverečné stanovisko pre tunelový variant a zároveň minulý rok prepadlo stavebné povolenie pre úžinový variant. V zásade sa musí rozhodnúť štát čo je preň dôležitejšie chrániť.

D3 Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto 2025_4pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, križovanie s prvkami ÚSES, CHVO Beskydy a Javorníky. Z hľadiska celkového hodnotenia neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica 2025_4pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, križovanie s prvkami ÚSES, CHVO Beskydy a Javorníky, CHKO Kysuce. Z hľadiska celkového hodnotenia neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Dostatočnú pozornosť bude potrebné venovať mostným objektom, ktoré by mali spĺňať parametre, ktoré umožňujú bezkolízny prechod živočíchov. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

D3 Oščadnica - Čadca Bukov II. profil 2026_4pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, križovanie s prvkami ÚSES, CHVO Beskydy a Javorníky. Z hľadiska celkového hodnotenia neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

D3 Oščadnica - Čadca Bukov II. profil (tunel Horelica) 2026_4pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, CHVO Beskydy a Javorníky. Z hľadiska celkového hodnotenia neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území, nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES.

R3 Tvrdošín - Nižná 2022_2pruh

R3 Nižná - Dlhá nad R3 Oravou 2027_2pruh

R3 Dlhá nad Oravou - Sedliacka Dubová 2027_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, zábery biotopov európskeho a národného významu, prvky ÚSES, maloplošné CHÚ, SKUEV0243 Orava, mokrade medzinárodného významu. Z hľadiska celkového hodnotenia R3 v uvedených úsekoch boli identifikované potenciálne negatívne vplyvy na chránené územie - rieka Orava, ktoré predstavuje mimoriadne cenné územie národnej a európskej sústavy chránených území. Zároveň predstavuje biokoridor nadregionálneho významu. Obdobiu výstavby bude nevyhnutné venovať zvýšenú pozornosť, minimalizovať obdobie výstavby, minimalizovať

zásahy v samotnom toku a jeho bezprostrednom okolí, realizovať opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd.

R5 Svrčinovec - št. hr. SR/ČR 2026_4pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, križovanie s prvkami ÚSES, CHVO Beskydy a Javorníky. Z hľadiska celkového hodnotenia R5 neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území. Vzhľadom na kumuláciu 3 líniových prvkov (R5, cesta I/11 a železnice) bude potrebné sledovať prípadné zvýšené kolízie dopravných prostriedkov so zverou.

R3 Martin - Rakovo 2025_4pruh

R3 Rakovo - Mošovce 2028_4pruh

R3 Mošovce - Horná Štubňa 2028_4pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, zábery biotopov európskeho a národného významu, prvky ÚSES. Pre trasu R3 Martin - Šášovské Podhradie bolo spracované Hodnotenie priechodnosti územím (Ekojet, 2015), kde sa konštatuje zvýšenie bariérového efektu pre migráciu fauny, ktorý bude eliminovaný, resp. zmiernený vyhovujúcimi šírkovými a výškovými prechodmi popod mostné objekty a pomocou priepustov. Vo vyššom stupni projektovej prípravy bude potrebné v spolupráci so ŠOP SR identifikovať miesta ekoduktov.

Cesta I/18 Strečno Zlatné - križ. II/583 Gbeľany 2028 (S-V prepojenie D1 a D3)_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, hluk, imisie, križovanie s prvkami ÚSES (trasa pretína NRBk Váh). Z hľadiska celkového hodnotenia úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta I/11, súdežná s D3, preložka Krásno nad Kysucou_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, CHVO Beskydy a Javorníky, CHKO Kysuce. Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaného úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta I/64, preložka Porúbka, pripojenie na privádzač D1 Liet. Lúčka_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, prvky ÚSES. Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaného úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta I/64 preložka v trase IV. okruhu mesta Žilina nová križ. Žilina/Rosinky - križ. Žilina/Bytčica privádzač D1_4pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie. Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaného úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta I/65, súdežná s rýchlostnou cestou R3, homogenizácia ťahu v trase súčasných ciest II/519, III/2176, III/2183 Príbovce - Moškovce - Turčianske Teplice - západný obchvat Turčianske Teplice - Horná Štubňa križ. R3_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, zábery biotopov európskeho a národného významu, prvky ÚSES, maloplošné CHÚ. Trasa cesty II/519 (Príbovce) a III/2176 (Moškovec) pretína rieku Turiec, ktorá predstavuje NPR Turiec (zároveň aj SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok, Ramsarskú lokalitu medzinárodného významu - mokrade Turca a nadregionálny biokoridor). Mostné objekty by mali byť navrhnuté s dostatočnou výškou a parametrami pre bezkolízny prechod živočíchov a vybavené opatreniami proti stretom s vtáctvom. Vzhľadom na to, že posudzovaná trasa v tomto úseku už existuje, nie je predpoklad vzniku negatívnych vplyvov na biotopy a druhy, ktoré sú predmetom ochrany územia európskeho významu. V prípade, že pôjde o kompletnú výmenu mostných objektov s predpokladanými zásahmi do samotného toku a jeho bezprostredného okolia, bude pred tým potrebné zrealizovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 a 6.4 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín. Hodnotený úsek zasahuje do chráneného územia národnej sústavy ako aj európskej sústavy chránených území. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu.

Cesta II/584 Obchvat obce Liptovský Trnovec - Liptovská Ondrášová_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, prvky ÚSES. Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaného úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území. Z hľadiska prevádzky možno očakávať pozitívne vplyvy na životné prostredie v dôsledku zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy, čo sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľstva.

Cesta II/583 Obchvat obcí Krasňany - Stráža - Belá_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, prvky ÚSES, prvky národnej a európskej sústavy chránených území, CHVO Beskydy a Javorníky. Navrhovaný obchvat pretína územie európskeho významu SKUEV0221 Varínka (územie zároveň predstavuje PP Krasniansky luh, regionálne biocentrum Krasniansky luh a OP NP Malá Fatra). Vo vyššom stupni projektovej prípravy bude potrebné vypracovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 a 6.4 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín.

Cesta II/487 Obchvat obcí Staškov - Raková_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, prvky ÚSES. Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaného úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta II/487 Obchvat obcí Podvysoká - Staškov_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, prvky ÚSES, CHVO Beskydy a Javorníky. Hodnotený úsek nezasahuje do chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta II/487 Obchvat mesta Čadca - intravilán (Raková)_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, prvky ÚSES, CHVO Beskydy a Javorníky. Hodnotený úsek nezasahuje do chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

CESTNÁ DOPRAVA - Návrhové projekty 2028

R3 Horná Štubňa - Turček hr. kraja - Banská Bystrica križ. R1 s I/59 Karlová (plus presmerovanie E77 do trasy R3) 2028_4pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, zábery biotopov európskeho a národného významu, prvky ÚSES, SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok, NPR Turiec, ramsarská lokalita - Mokrade Turca. Trasa R3 pretína NPR Turiec. Územie zároveň predstavuje: územie európskeho významu SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok, nadregionálny biokoridor, ramsarskú lokalitu - Mokrade Turca. Mostné objekty by mali byť navrhnuté s dostatočnou výškou a parametrami pre bezkolízny prechod živočíchov a vybavený opatreniami proti stretom s vtáctvom. Pred samotnou výstavbou bude nevyhnutné aktualizovať štúdiu migrácie živočíchov a vyhodnotenie parametrov a lokalizáciu mostných objektov vo vzťahu k bezkolíznej priechodnosti územím pre živočíchy. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu a aktualizovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 a 6.4 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín.

I/59 Ružomberok križ. Juh - križovatka I/18 2 pruh 2024

Peáž I/18 a I/59 Ružomberok križovatka I/18 - križovatka D1 2026_4pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, križovanie s prvkami ÚSES, SKUEV0253 Váh. Trasa premoštuje rieku Váh, ktorá predstavuje nadregionálny biokoridor a zároveň územie európskeho významu SKUEV0253 Váh. Mostný objekt predstavuje určitý bariérový prvok hlavne pre vtáctvo migrujúce údolím Váhu. Mostný objekt by mal byť vybavený prvkami zabráňujúcim stretmi s vtáctvom. Pred samotnou výstavbou bude nevyhnutné spracovať vyhodnotenie parametrov a lokalizáciu mostného objektu vo vzťahu k bezkolíznej priechodnosti pre živočíchy. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu a aktualizovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 a 6.4 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín.

U všetkých vyššie uvedených komunikácií platí, že z hľadiska prevádzky možno očakávať pozitívne vplyvy na životné prostredie v dôsledku zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy (pokles emisií a prachových častíc z dopravy, mierne zníženie hlučnosti z prevádzky), čo sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľstva.

CESTNÁ DOPRAVA - Plánované projekty 2048

D3 Svrčinovec križ. R5 - Skalité - št.hr. SR/PR II. profil (4pruh)

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, križovanie s prvkami ÚSES a SKUEV0832 Alúvium Markovho potoka, CHVO Beskydy a Javorníky. Trasa D3 pretína územie európskeho významu SKUEV0832 Alúvium Markovho potoka. Mostný objekt má parametre, ktoré umožňujú migráciu druhov a nepredstavuje ohrozenie biotopov a druhov, ktoré sú predmetom ochrany územia. Z hľadiska celkového hodnotenia D3 neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek sice zasahuje do chráneného územia európskej sústavy chránených území, tento však nie je takého rozsahu aby boli ohrozené predmety ochrany územia.

R3 Oravský Podzámok - Dolný Kubín juh _4pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, prvky ÚSES, maloplošné CHÚ, SKUEV0243 Orava, mokrade medzinárodného významu. R3 v hodnotených úsekoch zasahuje do biotopov národného a európskeho významu. Okrem biotopov, ktoré sa nachádzajú mimo

chránené územia dôjde aj k zásahom do biotopov v chránenom území európskeho významu SKUEV0243 Orava (dôjde k premosteniu rieky Oravy). Vo vyššom stupni projektovej prípravy bude potrebné aktualizovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 a 6.4 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín.

Cestný ťah I. tr. (súčasnú cestu II/519 a III/2183) križ R3 Turčianske Teplice - Jasenovo - Nitrianske Pravno I/64 2030_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, zábery biotopov európskeho a národného významu, prvky ÚSES, maloplošné CHÚ, územie európskeho významu. Hodnotený úsek cesty pretína rieku Turiec (NPR Turiec, zároveň aj SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok, Ramsarská lokalita medzinárodného významu - mokrade Turca a nadregionálny biokoridor) a hydricko-terestrický biokoridor nadregionálneho významu - vodný tok Jasenica. Mostné objekty by mali byť navrhnuté s dostatočnou výškou a parametrami pre bezkolízny prechod živočíchov a vybavený opatreniami proti stretom s vtáctvom. Vzhľadom na to, že posudzovaná trasa v tomto úseku už existuje, nie je predpoklad vzniku negatívnych vplyvov na biotopy a druhy, ktoré sú predmetom ochrany územia európskeho významu. V prípade, že pôjde o kompletnú výmenu mostných objektov s predpokladanými zásahmi do samotného toku a jeho bezprostredného okolia bude pred tým potrebné zrealizovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura podľa článku 6.3 a 6.4 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín.

Nová diaľničná križovatka Hôrky s krátkym diaľničným privádzačom zaústeným na navrhovanú cestu II. triedy (súčasnú cestu III/2099) v aglomerácii mesta Žilina_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie. Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaného úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta I/18, preložka Lipovský Mikuláš, južným okrajom mesta súběžne s preložkou žel. Trate_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, prvky ÚSES, OP NP Nízke Tatry. Hodnotený úsek zasahuje do OP NP Nízke Tatry, nezasahuje do žiadneho maloplošného chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území. Z hľadiska prevádzky možno očakávať pozitívne vplyvy na životné prostredie v dôsledku zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy, čo sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľstva.

Cesta I/64, preložka Kľače - Rajec - Šuja_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie. Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaného úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta I/64, preložka Fačkov_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, chránené vtáčie územie, CHVO. Trasa zasahuje do chráneného vtáčieho územia SKCHVU013 Malá Fatra. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu

a aktualizovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 a 6.4 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín.

Cesta I/64, preložka Fačkovské sedlo_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, chránené vtáčie územie, CHVO. Trasa zasahuje do chráneného vtáčieho územia SKCHVU013 Malá Fatra. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu a aktualizovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 a 6.4 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín.

Cesta I/65, súbežná s rýchlostnou cestou R3, prieťah Martin, rozšírenie na 4 pruhy

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie. Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaného úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta II/507, preložka Žilina/Považský Chlmec - Žilina/Strážov_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, hluk, imisie, križovanie s prvkami ÚSES. Z hľadiska celkového hodnotenia úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta II/507, stavebná úprava Malá Bytča_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne vplyvy hluku a imisií, potenciálne zábery PP. Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaného úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta II/517 preložka Rajec a stavebná úprava Rajec - Veľká Čierna_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne vplyvy hluku a imisií, potenciálne zábery PP, trasa pretína regionálny hydricko-terestrický biokoridor - vodný tok Rajčianka. Z hľadiska celkového hodnotenia úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta II/584 preložka Demänová_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, hluk, imisie, OP NP Nízke Tatry. Trasa cesty prechádza severným okrajom OP NP Nízke Tatry, nezasahuje do žiadneho maloplošného chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta II/584 preložka Liptovský Mikuláš/Palúdzka_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, hluk, imisie, prvky ÚSES, OP NP Nízke Tatry. Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaného úseku neboli identifikované výrazné

negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek zasahuje do OP NP Nízke Tatry, nezasahuje do žiadneho maloplošného chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Navrhovaná cesta II. triedy IV. okruh mesta Žilina, križovatka s cestou I/64 Žilina/Metro - križovatka s MK Kamenná ulica Žilina - križovatka s diaľničným privádzačom križovatky D1 Hôrky (s pokračovaním v trase súčasnej cesty III/2099) - križ. I/18 Dolný Hričov_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne hluk, imisie, križovanie s prvkami ÚSES. Z hľadiska celkového hodnotenia úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta III/2099, stavebná úprava v úsekoch križovatka s I/11 Žilina/Rondel - Žilina/Závodie - obchvat obce Hôrky - križovatka s diaľničným privádzačom diaľničnej križovatky D1 Hôrky_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne hluk, imisie. Z hľadiska celkového hodnotenia úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta II/574 Obchvat obce Habovka_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne záber PP, LP, hluk, imisie, kontakt s prvkami ÚSES. Z hľadiska celkového hodnotenia úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území. Nie je predpoklad narušenia biokoridorových funkcií prvkov ÚSES.

Cesta II/520 Obchvat mesta Tvrdošín_2pruh

Z hľadiska celkového hodnotenia úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta I/78, preložky v úsekoch Hruštín, Babín, Lokca, Zubrohlava, Oravská Polhora a stavebná úprava sedlo Príslop_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, prvky ÚSES, územia národnej a európskej sústavy chránených území. Trasa cesty I/78 zasahuje do CHKO Horná Orava, chráneného vtáčieho územia SKCHVU008 Horná Orava. Vzhľadom na to, že sa trasa cesty I/78 nemení predpokladajú sa skôr vplyvy hluku a imisií počas stavebných činností. Počas prevádzky budú vplyvy identické súčasnému stavu. Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaného úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia.

Cesta II/519 Obchvat obce Jasenovo_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne hluk, imisie, zábery PP, LP. Z hľadiska celkového hodnotenia úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia.

Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Cesta II/520 Obchvat obce Zborov nad Bystricou_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, prvky ÚSES, CHKO Kysuce, CHVO Beskydy a Javorníky. Cesta II/520 a cyklotrasa medzi obcami Klubina a Zborov pretínajú regionálny biokoridor Klubina. V zmysle dokumentácie „Katalóg opatrení pre zabezpečenie priechodnosti dopravnej infraštruktúry pre živočíchy v pilotnom území Kysuce - Malá Fatra - Strážovské vrchy (6/2019)“ by mal byť v území vybudovaný ekodukt s parametrami pre stredne veľké a veľké cicavce. Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaného úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia.

Cesta II/583 Obchvat obce Párnica_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, územia národnej a európskej sústavy chránených území, mokrade medzinárodného významu. Obchvat Párnice je trasovaný v OP NP Malá Fatra, ktoré zároveň predstavuje chránené vtáčie územie SKCHVU013 Malá Fatra, územie európskeho významu SKUEV0252 Malá Fatra (kontakt s územím). Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do lokalít výskytu obojživelníkov, biotopov národného a európskeho významu a aktualizovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 v zmysle článku 6.3 a 6.4 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín.

Cesta II/520 Obchvat obcí Liesek - Vitanová_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, prvky ÚSES, mokrade medzinárodného významu. Obchvat pretína vodný tok Oravica, ktorý spolu s riekou Oravou predstavujú mokrad medzinárodného významu, zároveň predstavuje hydricko-terestrický regionálny biokoridor.

Cesta II/487 Obchvat obcí Vysoká nad Kysucou - Turzovka_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, prvky ÚSES, CHKO Kysuce, CHVO Beskydy a Javorníky. Navrhovaný obchvat pretína regionálny biokoridor - rieka Kysuca.

U všetkých vyššie uvedených komunikácií platí, že z hľadiska prevádzky možno očakávať pozitívne vplyvy na životné prostredie v dôsledku zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy (pokles emisií a prachových častíc z dopravy, mierne zníženie hlučnosti z prevádzky), čo sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľstva.

CESTNÁ DOPRAVA - Návrhové projekty 2048

R3 Dolný Kubín Juh - Hubová D1 2030_4pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, zábery biotopov európskeho a národného významu, prvky ÚSES (napr. nadregionálne biocentrum Veľká Fatra - Chočské vrchy - Malá Fatra, regionálne biocentrum Trsteník - Šíp, nadregionálny biokoridor Veľká Fatra - Chočské vrchy - Malá Fatra), územia národnej a európskej sústavy chránených území (napr.: SKCHVU050 Chočské vrchy). Vzhľadom na to, že proces posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. ešte nie je ukončený nie je možné vyhodnotiť priame a nepriame vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Osobitnú pozornosť v rámci predprojektovej prípravy stavby bude potrebné venovať vyhodnoteniu ovplyvnenia biokoridorov živočíchov, primeranému posúdeniu na lokality Natura 2000, záberom biotopov národného a európskeho významu, vypracovať migračnú štúdiu.

Nová cesta I. tr. križ. D1 Višňové - križ. I/18 Strečno Zlatné 2040 (S-V prepojenie D1 a D3)_2 pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, prvky ÚSES. Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaný úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Nová cesta I. tr. Preložka I/18 Gbeľany - Dolný Vadičov - D3 križ. privádzač KNM 2048 (S-V prepojenie D1 a D3)_2 pruh

Vplyvy predstavujú hlavne hluk, imisie, zábery PP, LP. Z hľadiska celkového hodnotenia úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

R6 št. hranica SR/ČR - Mestečko_2pruh

R6 Mestečko - Púchov_4pruh

Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaný úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

U všetkých vyššie uvedených komunikácií platí, že z hľadiska prevádzky možno očakávať pozitívne vplyvy na životné prostredie v dôsledku zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy (pokles emisií a prachových častíc z dopravy, mierne zníženie hlučnosti z prevádzky), čo sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľstva.

CESTNÁ DOPRAVA - Nezaradené projekty

Pod „nezaradenými projektmi“ sú podľa správy o hodnotení *chápané projekty variantu BAU*, ktoré neboli spracovateľom stratégie odporúčané na realizáciu. Okrem neefektívnej dopravnej obsluhy územia, dopravných a sídelných dôvodov sú ďalšími dôvodmi, pre ktoré výstavba rýchlostnej cesty R1 v nižšie uvádzaných úsekoch nedostala odporúčanie k realizácii, *neriešiteľné problémy súvisiace so záujmami ochrany prírody a krajiny* - lokalít zaradených do siete Natura 2000 - v danom území. Vyššie uvedené je v súlade s konštatovaním vo vlastnom SURDM ŽSK - časť 3.1.5 (strana 69) venovanej BAU variantu a v správe o hodnotení - kap. IV. Celkové hodnotenie vplyvov strategického dokumentu - časť Environmentálne vplyvy konkrétnych investičných projektov: Cestná doprava/Cestná doprava - Nezaradené projekty.

R1 Ružomberok Juh - križovatka I/18 2024_4pruh

R1 križovatka I/18 - križovatka D1 Ivachnova 2026._4pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, zábery biotopov európskeho a národného významu, prvky ÚSES (NRBk Ďumbierske Nízke Tatry - Veľká Fatra, RBk Ďumbierske Nízke Tatry - Zvolen a Revúca), OP NP Nízke Tatry, NPP Liskovská jaskyňa, SKUEV0253 Váh.

R1 Slovenská Lupča - Korytnica 2029 (nachádza sa v Banskobystrickom kraji)_4pruh

R1 Korytnica hranica kraja - Liptovská Osada 2030_4pruh

R1 Liptovská Osada - Ružomberok križ. Juh 2030_4pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, zábery biotopov európskeho a národného významu, prvky ÚSES, NP Nízke Tatry, NP Veľká Fatra (vrátane OP NP), územia národnej a európskej sústavy chránených území (napr.: SKUEV0164 Revúca, CHA Revúca, SKCHVU033 Veľká Fatra, SKUEV0198 Zvolen, SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0302 Ďumbierske Tatry), CHVO Veľká Fatra, CHVO Nízke Tatry, prvky ÚSES (napr.: ProvBc Ďumbierske Nízke Tatry, RBk - vodný tok Revúca, NRBk Ďumbierske Nízke Tatry - Veľká Fatra, RBk Ďumbierske Nízke Tatry - Zvolen).

R3 Horná Štubňa - Ráztočno 2035_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, zábery biotopov európskeho a národného významu, prvky ÚSES, SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok, NPR Turiec, ramsarská lokalita - Mokrade Turca. Trasa R3 pretína NPR Turiec, jedná sa zároveň o: územie európskeho významu SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok, NRBk, ramsarskú lokalitu - Mokrade Turca. Mostné objekty by mali byť navrhnuté s dostatočnou výškou a parametrami pre bezkolízny prechod živočíchov a vybavený opatreniami proti stretom s vtáctvom. Trasa je viazaná na BAU variant, t.z. bolo s ňou pôvodne uvažované vo väzbe na výstavbu rýchlostnej cesty R1 v trase Banská Bystrica - Slovenská Ľupča - Ružomberok. Z hľadiska uplatňovanej filozofie v Stratégii sa tento úsek neodporúča budovať.

Okrem vyššie uvedených úsekov rýchlostných komunikácií R1 a R3 neboli do výberu investícií zahrnuté ani:

Cesta II/584 Obchvat Liptovské Matiašovce_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie. Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaného úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Obchvat Hladovka - Suchá Hora

Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaného úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu.

U všetkých vyššie uvedených komunikácií platí, že z hľadiska prevádzky možno očakávať pozitívne vplyvy na životné prostredie v dôsledku zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy (pokles emisií a prachových častíc z dopravy, mierne zníženie hlučnosti z prevádzky), čo sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľstva.

Súčasťou posúdenia sú aj návrhy stavebných zásahov - cesty II. a III. triedy a ich objekty

Cesty II. triedy a ich objekty

Jedná sa o nasledujúce stavby:

- Modernizácia vybraných úsekov cesty II/487 Čadca - Makov
- Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/507 (Žilina - Bytča), v ckm 208,621 - 209,966, k. ú. Svederník
- Zosilnenie povrchu a sanácia zosuvov na ceste II/520 Krásno - Nová Bystrica - Vychylovka
- Rekonštrukciu vybraného úseku cesty II/520 v časti Nová Bystrica“

- Rekonštrukcia cesty II/541 Vysoká nad Kysucou
- Rekonštrukcia oporného múru v k. ú. Turzovka na ceste II/484
- PD Rekonštrukcia oporného múru + bezp. zariadenie v k. ú. Vysoká n. Kysucou
- Rekonštrukcia MO 487-060 ponad rieku Kysuca v obci Staškov
- Rekonštrukcia MO 507-102 ponad potok Rovnianka v k. ú. Kotešová
- Rekonštrukcia rimsy MO 519-009 v k. ú. Slovenske Pravno
- Rekonštrukcia mostného objektu MO 519-010 za križovatkou do obce Ivančina
- Rekonštrukcia MO 519-012 v k. ú. Ondrášová na ceste II/519
- Rekonštrukcia oporného múru na ceste II/519 v k. ú. Jasenovo
- Rekonštrukcia MO 519-016 cez inundačné územie, k. ú. K.p.Znievom
- Sanácia zosuvov telesa cesty II/520 Krušetnica - Zákamenné
- Rekonštrukcia MO 520-060 ponad rieku Oravica v k. ú. Vitanová
- Sanácia degradovaného násypového telesa cesty III/2271 a vyústenia priepustov
- Rekonštrukcia MO 520-056 ponad rieku Oravica v k. ú. Trstená
- Rekonštrukcia MO541-006 cez potok Žarnovský v k. ú. Obce Veľké Rovné
- Odstránenie zosuvu telesa cesty II/584 Huty - Lipt. Matiašovce, vpravo
- PD Rekonštrukcie mostného objektu MO 584-024 cez vodný tok Jalovčianka v k. ú. Liptovská Ondrášová - mesto Liptovský Mikuláš
- Inžinierska činnosť - projektová činnosť, diagnostika, inžiniersko-geologické činnosti stavebné. PD „Odstránenia zosuvov telesa cesty II/584 Zuberec - Huty
- Rekonštrukcia mostného objektu MO 584-024 cez vodný tok Jalovčianka v k. ú. mestskej časti Liptovského Mikuláša Liptovská Ondrášová
- Rekonštrukcia MO 584-027C ponad železničnú trať v Lipt. Mikuláši

Cesty III. triedy a ich objekty

Jedná sa o nasledujúce stavby:

- Sanácia oporného múru na ceste III/2227 v intraviláne obce Ludrová
- PD Sanácia zosuvu telesa cesty III/2240 v k. ú. Zázrivá - Havrania
- PD Rekonštrukcie MO 2240-007 v k. ú. Zázrivá
- Sanácia zosuvu telesa cesty III/2240 v k. ú. Zázrivá - Havrania
- Rekonštrukcia MO 2240-007 v k. ú. Zázrivá - Havrania
- Rekonštrukcia MO 2240-006 cez Havranský porok v k. ú. Zázrivá
- Sanácia zosuvu telesa cesty III/2242 Zázrivá - Plešivá
- Sanácia zosuvu telesa cesty III/2244 Zázrivá - Kozinská
- Rekonštrukcia MO 2247-002 cez potok v k.ú. Osádka
- Sanácia zosuvu telesa cesty III/2247 v k. ú. Leštiny
- Sanácia nebezpečného brala v k.ú. Bziny na ceste III/2250
- Sanácia zosuvu na ceste III/2250 Bziny - Medzibrodie
- Sanácia zosuvu telesa cesty III/2261 Dolný Kubín - Beňová Lehota
- Sanácia zosuvu telesa cesty III/2263 Dolný Kubín - Gäcel' - Oravská Poruba
- Rekonštrukcia MO 2273-002 ponad priehradu v k. ú. Námestovo
- Rekonštrukcia MO 2274-002 cez bezmenný potok v obci Or. Jasenica
- Sanácia zosuvu telesa cesty III/2278 v k. ú. Sihelné
- Prestavba mostného objektu MO 2300-001 ponad rieku Orava v k. ú. Podbiel, majetko-právne vysporiadanie + obchádzková trasa
- Sanácia zosuvu telesa cesty III/2302 v k. ú. Zemianska Dedina
- Prestavba MO 2308-003 cez bezmenný potok za obcou Ústie nad priehradou
- Rekonštrukcia MO 2321-003 cez potok Jalovčianka v obci Jalovec - rozšírenie
- Rekonštrukcia MO 2327-002 ponad potok Dúbravka v Dúbrave
- Prestavba MO 2333-001 v k. ú. Ploštín

- Rekonštrukcia MO 2340-002 ponad Váh pred obcou Uhorská Ves
- Rekonštrukcia odvodnenia cesty III/2341 v intraviláne L. Porúbka, v ckm 1,035 - 1,135
- PD Sanácia zosuvu telesa cesty III/2347 v intraviláne k. ú. Huty, v ckm 3,227 - 3,302
- Rekonštrukcia MO 2347-001 cez potok Hutianka v k. ú. Huty
- Rekonštrukcia MO 2347-004 cez potok Kukučkový v k. ú. Huty
- PD Sanácia zosuvu telesa cesty III/2347 v intraviláne k. ú. Huty, v ckm 3,227 - 3,302
- Rekonštrukcia MO 2347-005 cez potok Kokava v k. ú. Huty
- Rekonštrukcia MO 2347-006 cez stály tok Raztoka v obci Huty
- Rekonštrukcia MO 2349-001 cez potok Kvačianka v Dlhej Lúke - Kvačany
- Sanácia zosuvu telesa cesty III/2352 v k. ú. Ižipovce v ckm 0,950 - 1,020
- Rekonštrukcia MO 2353-001 cez potok Sestrč v k. ú. Bukovina
- Rekonštrukcia odvodnenia cesty III/2356 v extraviláne k. ú. Kráľovej Lehoty v ckm 0,120
VETVA "B" + PD
- Rekonštrukcia MO 2356-003 cez potok Svarínka vo Svarínke
- Štúdia variantných riešení zvýšenia zaťažiteľnosti mostného objektu MO III/2358-003
v k. ú. Liptovská Kokava
- Rekonštrukcia MO 2358-003 cez rieku Belá v k. ú. Liptovská Kokava

Nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce v rekonštrukcii a modernizácii jestvujúcich ciest II. a III. triedy, výrazne negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravotného stavu obyvateľstva sa nepredpokladajú (napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, zásah do horninového prostredia, zásahy do prírody a krajiny - križovanie s biokoridormi, zásah do migračných trás živočíchov a pod.). Mierne zvýšenie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie je možné očakávať počas realizácie modernizácie (hlučnosť, prašnosť a podobne), jedná sa však o krátkodobé vplyvy. Modernizácia a rekonštrukcia jestvujúcich štátnych ciest bude mať priaznivý dopad na zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravného systému, na posilnenie environmentálnych aspektov dopravy, na eliminovanie rizík klimatických zmien na cestnú infraštruktúru (zvýšenia únosnosti, odstránenie bodových závad vozovky, spevnenie krajníc a svahov cestného telesa, odvodnenie a vybudovanie bezpečnostných prvkov dopravnej infraštruktúry, napr. elektronické merače okamžitej rýchlosti, prechody pre chodcov zvýraznene dopravnými gombíkmi - cestná odrážka, autobusové zastávkové pruhy pre VOD a podobne).

Z hľadiska celkového hodnotenia navrhované infraštruktúrne opatrenia nemajú výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Z hľadiska prevádzky možno očakávať pozitívne vplyvy na životné prostredie v dôsledku zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy (pokles emisií a prachových častíc z dopravy, mierne zníženie hlučnosti z prevádzky), čo sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľstva.

VEREJNÁ OSOBNÁ A HROMADNÁ DOPRAVA, VRÁTANE ŽELEZNIČNÝCH TRATÍ

VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA - Plánované projekty 2028

IDS ŽSK - Modernizácia prestupového uzla IDS Krásno nad Kysucou

Hodnotený projekt nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území. Krásno nad Kysucou sa však nachádza vo vodohospodársky chránenom území Beskydy - Javorníky. Lokalita je v blízkosti územia európskeho významu SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou, ktorá zároveň predstavuje NRBk rieky Kysuca.

IDS ŽSK - Rozšírenie prestupového terminálu IDS Rajecké Teplice - 2. etapa v nadväznosti na realizovaný projekt RUMOBIL o 20 parkovacích miest pre OA a 1 parkovacie miesto K+R; 3 parkovacie miesta pre autobusy, z toho 1 pre zájazdovú dopravu

Hodnotený projekt nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území, nezasahuje do žiadneho prvku ÚSES, žiadneho vodohospodársky chráneného územia. Stavba je súčasťou projektu RUMOBIL.

IDS ŽSK - Modernizácia vybavenosti železničnej stanice Žilina

Stavba je súčasťou modernizácie technickej infraštruktúry v uzle Žilina, ktorý je súčasťou siete TEN-T a európskeho železničného koridoru č. V Bratislava - Žilina - Čierna nad Tisou v rámci koridoru Dunaj - Rýn resp. Balticko-adriatického koridoru. Projekt má byť zahájený v priebehu roku 2020 a ukončenie v roku 2023. Hodnotený projekt nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území a žiadneho vodohospodársky chráneného územia.

IDS ŽSK - Modernizácia vybavenosti železničnej stanice Čadca

Projekt rieši rekonštrukciu výpravnej budovy - exteriéru a interiéru, súčasťou bude aj obnova exteriéru ostatných budov v stanici a príslušných spevnených plôch. Projekt má byť ukončený v roku 2020. Hodnotený projekt nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

IDS ŽSK - Modernizácia vybavenosti železničnej stanice Vrútky

Projekt rieši rekonštrukciu budovy železničnej stanice - exteriéru a interiéru (výpravnej budovy, nástupíšť a informačného systému pre cestujúcich). Hodnotený projekt nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území, žiadneho vodohospodársky chráneného územia a prvku ÚSES.

IDS ŽSK - Modernizácia vybavenosti železničnej stanice Ružomberok

Projekt rieši rekonštrukciu exteriéru a interiéru stanice. Hodnotený projekt nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území a žiadneho vodohospodársky chráneného územia.

IDS ŽSK - Železničná trať Žilina - Rajec: zastávku Porúbka presunúť bližšie k obci, vybudovať zastávku Turie - posunúť smer na juh pôvodnú zastávku Porúbka dobudovať B+R, Vybudovanie záchytného parkoviska úvahy pri žst. Kónská pri Rajci po obnovení ako dopravné

Po ľavej (západnej) strane toku Račianska sa nachádza územie európskeho významu Slnčné skaly (SKUEV0667) a na križovatke na obec Turie sa nachádza PP Turská skala. Tok Rajčianka je RBk (Vodný tok a niva Rajčianky). Pri železničnej stanici sa tiež nachádza genofondová lokalita Porúbka pri železničnej stanici. Otázna je efektívnosť tohto projektu v prípade ak nedôjde k preloženiu trate, keďže železničná trať v súčasnosti neprechádza intravilánom ani obce Porúbka a ani obce Turie. V prípade novej zástavky pre obec Turie, táto by mohla byť bližšie k obci o max. 300 m oproti súčasnej zástavke Porúbka, pričom by pravdepodobne muselo dôjsť k zasiahnutiu do cenných lokalít. V prípade presunutia zástavky Porúbka na ľavú (západnú) stranu Rajčianky by musel byť vybudovaný nový mostný objekt cez tok a prístupová cesta (aj cez zastavané pozemky v obci). Vznikli by dve zástavky na úseku dlhom max. 1,4 km. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do chránených území a vypracovať hodnotenie vplyvov stavby na tieto územia. V oblasti železničnej stanici Kónská pri Rajci sa nenachádzajú chránené územia národnej sústavy alebo sústavy Natura 2000. Najbližšie sa

nachádza RBk vodný tok a niva Rajčianky. Územie nezasahuje do vodohospodársky chráneného územia. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu a inventarizovať dreviny rastúce mimo les v zábere stavby.

IDS ŽSK - V železničnej stanici Turzovka vybudovať TIOP (Terminál integrovanej prepravy osôb) - vlak-bus, záchytné parkovisko P+R, vybudovanie B+R, K+R

Hodnotený projekt nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území. Turzovka sa však nachádza vo vodohospodársky chránenom území Beskydy - Javorníky. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu.

U všetkých vyššie uvedených stavieb platí, že nakoľko sa jedná o infraštruktúrne opatrenia spočívajúce v rekonštrukcii dopravnej vybavenosti možno pri realizácii opatrení očakávať mierne zvýšenie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie (hlučnosť, prašnosť, odpady a podobne), jedná sa však o krátkodobé vplyvy viazané na obdobie rekonštrukcie. Z hľadiska prevádzky ide o skvalitnenie služieb v oblasti verejnej železničnej dopravy čo môže mať vplyv na preferovanie verejnej osobnej dopravy nad individuálnou automobilovou dopravou, čo môže mať pozitívny vplyv na plynulosť a bezpečnosť dopravy, na zníženie emisií v ovzduší, ako aj zlepšenie prístupu dopravy pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie, čo sa priaznivo prejaví aj na zdravotnom stave obyvateľstva.

ŽELEZNIČNÉ TRATE - Implementačné projekty 2028

ŽSR - Modernizácia trate Púchov - Žilina, pre rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa - (úsek Považská Teplá/mimo/ - Žilina/mimo/), 2. Fáza 2017

Stavba bola ukončená ku dňu 31. 12. 2017. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území a žiadneho vodohospodársky chráneného územia. Z hľadiska celkového hodnotenia modernizácia trate nemá negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Z hľadiska prevádzky možno očakávať pozitívne vplyvy na životné prostredie v dôsledku zvýšenia podielu verejnej dopravy nad individuálnou automobilovou dopravou, zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy, čo sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľstva.

ŽSR - Komplexná rekonštrukcia železničnej stanice Martin

Projekt bol ukončený v roku 2019. Hodnotený projekt nezasiahol do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území, do žiadneho prvku ÚSES a žiadneho vodohospodársky chráneného územia. Z hľadiska prevádzky ide o skvalitnenie služieb v oblasti verejnej železničnej dopravy čo môže mať vplyv na preferovanie verejnej osobnej dopravy nad individuálnou automobilovou dopravou.

ŽELEZNIČNÉ TRATE - Plánované projekty 2028

ŽSR - Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, realizácia 2028

Projekt bude riešiť modernizáciu zabezpečovacieho a oznamovacieho zariadenia, modernizáciu konštrukcie železničnej trate, trakčného vedenia a elektrických inštalácií, výstavbu nástupíšť, výstavbu a rekonštrukciu železničných mostov, priepustov, podchodov. Vplyvy predstavujú hlavne vplyvy hluku a imisná záťaž, zábery PP, LP, zábery biotopov európskeho a národného významu, križovanie s prvkami ÚSES, CHVO Beskydy a Javorníky, kontakt s SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou. Modernizácia môže predstavovať zásahy do biotopov národného

a európskeho významu. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu. Osobitnú pozornosť bude potrebné venovať v mieste kontaktu trate s územím európskeho významu SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou a minimalizovať zásahy do chráneného územia. Pozornosť treba venovať problematike už v súčasnosti identifikovaných migračných koridorov, v úseku trate Čadca Krásno nad Kysucou by bolo vhodné umiestniť ekodukt ponad železnicu. Z hľadiska celkového hodnotenia ide hlavne o vplyvy hluku a imisná záťaž, ktoré sú viazané hlavne na obdobie výstavby. Vzhľadom na to, že modernizácia je viazaná na koridor súčasnej trate, nie je predpoklad negatívnych vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia. Z hľadiska budúcej prevádzky však skvalitnenie služieb v oblasti verejnej železničnej dopravy môže mať vplyv na preferovanie verejnej osobnej dopravy nad individuálnou automobilovou dopravou, čo môže mať pozitívny vplyv na plynulosť a bezpečnosť dopravy, na zníženie emisií.

ŽSR - Modernizáciu železničnej trate č. 180 I. kategórie na traťovú rýchlosť 160 km/h, v úsekoch Žilina - Vrútky - Kral'ovany - Ružomberok - Vlachy (ÚPN ŽSK)

Modernizácia nebola zatiaľ realizovaná, nakoľko nie je známe presné plánované trasovanie modernizovanej trate, súčasne s projektovou dokumentáciou bude potrebné identifikovať územia národnej sústavy chránených území, územia Natura 2000 (dotknuté SKCHVU013 Malá Fatra, SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV0665 Strečnianske meandre Váhu - SKUEV0665) a chránené vodohospodárske územia. Keďže úsek trate pretína mnohé chránené územia (národnej aj európskej sústavy) a prvky ÚSES prípadne prechádza v ich tesnej blízkosti hlavne v oblasti Strečnianskeho a Kral'ovianskeho meandra, bude potrebné vypracovať vplyvy na tieto územia a aktualizovať ich hodnotenie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. V oblasti križovania trate s tokmi (premostenia) by sa mali vybudovať prvky umožňujúce migráciu živočíchov. Zásahy do chránených území a prvkov ÚSES by sa mali minimalizovať. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu a aktualizovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín. Pri prevádzke možno očakávať skvalitnenie služieb v oblasti verejnej železničnej dopravy čo môže mať vplyv na preferovanie verejnej osobnej dopravy nad individuálnou automobilovou dopravou, čo môže mať pozitívny vplyv na plynulosť bezpečnosť dopravy, na zníženie emisií v ovzduší.

ŽSR - Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry, realizácia 2025

Projekt nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území, žiadneho vodohospodársky chráneného územia. Trať pri Žilinskej teplárni a Budatíne prechádza mostným objektom cez NRBk rieky Váh a tiež prechádza relatívne blízko tohto koridoru po celej svojej dĺžke. Trať v oblasti Strážova pretína RBk Vodný tok a niva Rajčianky. Premostenie trate cez tok Varínka, Gbeliansky potok, rieky Váh (pri teplárni a pri Budatíne), tok Rajčianka by malo umožňovať migráciu živočíchov. Obec Mojš by mala byť chránená pred hlukom zo zriaďovacej stanice protihlukovými stenami.

ŽSR - Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Paludza - Liptovský Hrádok 2027

Preložená trať bude prechádzať od vodnej nádrže Liptovská Mara až k Liptovskému Jánu pozdĺž diaľnice D1. Od západného okraja Liptovského Mikuláša vedie cez okraj OP NP Nízke Tatry v úseku dlhom približne 8 km (od Závažnej Poruby cez CHVO Nízke Tatry). Trať bude prechádzať pri obci Podtureň cez NRBk rieku Váh, v oblasti západného okraja Liptovského Mikuláša cez RBk tok Demänovka a pri Liptovskom Hrádku cez RBk tok Belá. Trať je

v kontakte s územím Biosférickej rezervácie Tatry. Upravované a nové premostenia cez biokoridory - toky a ďalšie ľavostranné prítoky Váhu by mali umožňovať migráciu živočíchov, rovnako zásah do brehovej vegetácia a úprava korýt týchto tokov by sa mali minimalizovať. V oblasti prechodu trate cez obce alebo v ich blízkosti bude potrebné vybudovať protihlukové steny. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu.

ŽSR - Nová stanica (vrátane vybavenosti pre IDS ŽSK) Liptovský Mikuláš (viazané na preložku trate)

V rámci modernizácie železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry - 5. Etapa, by mala byť vybudovaná nová železničná stanica v Liptovskom Mikuláši vrátane súvisiacej dopravnej a technickej infraštruktúry. Stanica sa bude nachádzať v OP NP Nízke Tatry. Do iných chránených území a ani prvkov ÚSES lokalita nezasahuje. Z hľadiska prevádzky ide o skvalitnenie služieb, čo môže mať vplyv na preferovanie verejnej osobnej dopravy nad individuálnou automobilovou dopravou - pozitívny vplyv na plynulosť a bezpečnosť dopravy, na zníženie emisií v ovzduší.

ŽELEZNIČNÉ TRATE - Návrhové projekty 2028

ŽSR - Rekonštrukcia železničnej trate Žilina - Rajec

V území predpokladanej realizácie stavebných prác sa nenachádzajú chránené územia národnej sústavy alebo sústavy Natura 2000 a ani vodohospodársky chránené územia. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu.

ŽSR - Modernizácia železničnej a autobusovej stanice Rajec

Hodnotený projekt nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území, vodohospodársky chráneného územia a ani do lokalít USES.

ŽSR - Rekonštrukcia železničnej trate Čadca - Makov

V rámci projektu môže dôjsť aj k preloženiu častí trate na nové lokality, preto bude potrebné vyhodnotiť vplyv jednotlivých stavieb na životné prostredie. V oblasti trate sa nenachádzajú žiadne chránené územia zo sústavy Natura 2000 a ani maloplošné chránené územia z národnej sústavy chránených území. Trať svojou západnou časťou prechádza CHKO Kysuce, celá trať prechádza CHVO Beskydy - Javorníky. Trať prechádza pozdĺž RBk rieky Kysuca, tento križuje na štyroch miestach.

ŽSR - Modernizácia železničnej stanice Makov

Hodnotený projekt nezasahuje do žiadneho chráneného územia európskej sústavy chránených území, je v kontakte s územím CHKO Kysuce a CHVO Beskydy - Javorníky. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu.

U všetkých vyššie uvedených navrhovaných projektov platí, že ide o skvalitnenie služieb v oblasti verejnej železničnej dopravy čo môže mať vplyv na preferovanie verejnej osobnej dopravy nad individuálnou automobilovou dopravou, čo chápeme ako pozitívny vplyv.

ŽELEZNIČNÉ TRATE - Plánované projekty 2048

ŽSR - Modernizácia železničnej trate č. 180 I. kategórie na traťovú rýchlosť do 160 km/h v nových úsekoch smerového vedenia trate mimo existujúce železničné pozemky Kráľova Lehota - Hybe, Východná - Važec - hranica Žilinského a Prešovského kraja (ÚPN ŽSK)

V oblasti Kráľovej Lehoty má byť trať preložená približne o 1 km severnejšie a následne za obcou Hybe sa má vrátiť do pôvodnej trasy (tiež bude križovať SKUEV0143 Biely Váh). Trať sa má ďalej vykloniť severnejšie pred obcou Važec (približne o 400 m) a pred intravilánom sa opäť má spojiť s pôvodnou trasou, menšie vychýlenie trasy je plánované aj za obcou Važec. Trať bude rovnako križovať rieku Biely Váh (SKUEV0143 Biely Váh) na troch nových úsekoch, tiež bude križovať - prítok Bieleho Váhu - Beliansky potok. Dôjde k zasiahnutiu do ÚEV minimálne na troch miestach a rovnako do prítokov Bieleho Váhu a do nových častí biokoridorov Sihly - Rígel - Kozie chrby a Beliansky potok - Kozie chrby. Keďže trasa pôjde naďalej po väčšine plochy pozdĺž hranice OP NP Nízke Tatry (tiež CHVÚ Nízke Tatry - SKCHVU018) pravdepodobne dôjde k zásahu aj do týchto chránených území. Vo vyššom stupni projektovej prípravy bude potrebné vypracovať vplyvy stavby na ŽP podľa zákona č. 24/2006 Z. z. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu a prvkov ÚSES.

ŽSR - Zdvojnásobenie železničnej trate č. 129 I. kategórie existujúcom koridore trate v úsekoch Čadca - Skalité - štátna hranica SR/PR (ÚPN ŽSK)

Trať prechádza pred obcou Skalité územím pozdĺž ÚEV Polesie (SKUEV0830), iné chránené územia z národnej alebo európskej sústavy sa v území nevyskytujú. Celé územie sa nachádza v CHVO Beskydy - Javorníky. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu a prvkou ÚSES.

ŽSR - Modernizáciu železničnej trate č. 180 I. kategórie na traťovú rýchlosť 160 km/h, v úsekoch Žilina - Vrútky - Kráľovany - Ružomberok - Vlachy (ÚPN ŽSK)

Modernizácia nebola zatiaľ realizovaná, nakoľko nie je známe presné plánované trasovanie modernizovanej trate. Súčasne s projektovou dokumentáciou bude potrebné identifikovať územia národnej sústavy chránených území, územia Natura 2000 a chránené vodohospodárske územia. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu a aktualizovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín a zásahy do prvkov ÚSES.

Trať v Žiline pri celulózke prechádza rieku Váh (RBk). V oblasti Varína prechádza okrajom ÚEV Varínka V Strečnianskom meandri prechádza trať cez OP NP Malá Fatra (CHVÚ Malá Fatra - SKCHVU013, RBk Ekotón Krivánskej Fatry, NRBc Krivánska Malá Fatra, RBk Prepojenie hrebeňom Lúčanskej Fatry), v tomto úseku trať prechádza z pravej na ľavú stranu rieky Váh za Nezbudskou Lúčkou a prekračuje Domašinský meander tunelom (NPR Domašinský meander), pravou stranou Váhu v meandri prechádza hranica NP Malá Fatra ÚEV Malá Fatra - SKUEV0252, tiež NPR Starý hrad a genofondová lokalita a NPR Krivé, samotný Váh v tomto úseku predstavuje ÚEV Strečnianske meandre Váhu (SKUEV0665). Kráľoviansky meander prechádza trať po pravej strane Váhu, pri Krpelianskej priehrade prechádza hranicou ochranného pásma NP Veľká Fatra a takmer okrajom ochranného pásma NP Malá Fatra (genofondová lokalita a PP Šútovská epigenéza). Za vodnou nádržou prechádza tunelom (PP Kráľoviansky meander) a ďalej hranicou ÚEV Malá Fatra (SKUEV0252, NP Malá Fatra). V tomto úseku Váh predstavuje ÚEV Váh (SKUEV0253) až po vodnú nádrž Bešeňová. Za Kráľovanmi prechádza trať rieku Orava (CHA rieka ORAVA - UEV Orava - SKUEV0243). Ďalej prechádza hranicou UEV Šíp (SKUEV0252, OP NP Malá Fatra), v tomto úseku

prechádza aj okrajom PR Močiar (UEV Močiar - SKUEV0663 a genofondová lokalita). Pred Švošovom prechádza trať hranicou RBc Havran - Ostré a za Švošovom NRBk Veľká Fatra - Chočské vrchy - Malá Fatra. Pred Ivachnovou traťou prechádza okolo (najbližšie menej ako 20 m) PR Ivachnovský luh a na severnom okraji Bešeňovej okolo (najbližšie menej ako 50 m) PP Bešeňovské travertíny a NRBk Ďumbierske Nízke Tatry - Chočské vrchy. Súčasne s projektovou dokumentáciou bude potrebné identifikovať územia národnej sústavy chránených území, územia Natura 2000 a chránené vodohospodárske územia. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu a aktualizovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín a zásahy do prvkov ÚSES. Zásahy do chránených území a prvkov ÚSES by sa mali minimalizovať. V intravilánoch miest a obcí by mali byť vybudované protihlukové steny.

U vyššie uvedených navrhovaných projektov platí, že nakoľko sa jedná o modernizáciu technickej infraštruktúry trate možno pri prevádzke očakávať skvalitnenie služieb v oblasti verejnej železničnej dopravy čo môže mať vplyv na preferovanie verejnej osobnej dopravy nad individuálnou automobilovou dopravou, čo chápeme ako pozitívny vplyv.

ŽELEZNIČNÉ TRATE - Návrhové projekty 2048

ŽSR - Modernizácia železničnej trate Žilina - Rajec na zvýšenie traťovej rýchlosti na 120 km/h a elektrifikácia trate

Vplyvy predstavujú hlavne vplyvy hluku a imisná záťaž, zábery PP, LP, zábery biotopov európskeho a národného významu, križovanie s prvkami ÚSES, kontakt/zásah do chránených území národnej a európskej sústavy chránených území. Trať prechádza v blízkosti PP Turská skala, PP Poluvsianska ihla, PR Slnčné skaly (územie zároveň predstavuje SKUEV 0667 Slnčné skaly a RBc Slnčné skaly). Trať na niekoľkých miestach premoštuje RBk rieku Rajčianka. Trať pretína RBk Kozol - Cibulník - Suľovské skaly. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu. Osobitnú pozornosť bude potrebné venovať v mieste kontaktu trate s územím európskeho významu SKUEV 0667 Slnčné skaly a minimalizovať zásahy do chráneného územia.

ŽSR - Modernizácia železničnej trate Čadca - Makov na zvýšenie traťovej rýchlosti na 120 km/h a elektrifikácia trate

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, križovanie s prvkami ÚSES, CHVO Beskydy a Javorníky. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území. Zasahuje do niekoľkých prvkov ÚSES: trať pretína terestrický RBk Klokočov - Javorské - Vreščovský Beskyd, NRBk Veľký Polom - Skalité - Rieka a na dvoch miestach premoštuje NRBk rieku Kysuca. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu. Vzhľadom na kumuláciu niekoľkých líniových dopravných prvkov bude potrebné počas prevádzky sledovať prípadné zvýšené kolízie so zverou. V rámci dokumentácie „Katalóg opatrení pre zabezpečenie priechodnosti dopravnej infraštruktúry pre živočíchov v pilotnom území Kysuce - Malá Fatra - Strážovské vrchy (6/2019)“ bol vyčlenený koridor prechodu živočíchov (stredne veľkých) v úseku Čadca - Raková, ktorý by mal ostať zachovaný.

ŽSR - Modernizácia železničnej trate Kral'ovany - Trstená s cieľom zvýšenia rýchlosti a tým skrátiť systémové jazdné časy v úseku Kral'ovany - Párnica, Párnica - Dolný Kubín, Dolný Kubín - Oravský Podzámok tak, aby bolo možné dosiahnuť jazdný čas do 13,5 min, čo umožní konštrukciu 30 min intervalu v taktovom GVD

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, križovanie s prvkami ÚSES, územia národnej a európskej sústavy chránených území, mokrade medzinárodného významu. Trať zasahuje do NP Malá Fatra, vrátane OP, územie zároveň predstavuje CHVÚ - SKCHVU013 Malá Fatra, ÚEV - SKUEV0252 Malá Fatra), pretína prvky ÚSES. Trať na niekoľkých miestach premoštuje rieku Oravu, ktorá predstavuje ÚEV - SKUEV0243 Orava, CHA Rieka Orava, Ramsarskú lokalitu medzinárodného významu - Rieka Orava a jej prítoky, NRBk. Presné trasovanie návrhu projektu v súčasnosti nie je známe, je predpoklad zásahu do biotopov národného a európskeho významu. Okrem biotopov, ktoré sa nachádzajú mimo chránené územia dôjde aj k zásahom do biotopov v územiach národnej a európskej sústavy chránených území. Vo vyššom stupni projektovej prípravy bude potrebné zrealizovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín.

U vyššie uvedených navrhovaných projektov platí, že nakoľko sa jedná o modernizáciu technickej infraštruktúry trate možno pri prevádzke očakávať skvalitnenie služieb v oblasti verejnej železničnej dopravy čo môže mať vplyv na preferovanie verejnej osobnej dopravy nad individuálnou automobilovou dopravou, čo chápeme ako pozitívny vplyv.

VEREJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA - Návrhové projekty 2028

IDS ŽSK - Modernizácia autobusovej stanice Žilina

Zatiaľ nie sú známe podrobnosti o tejto stavbe, nepoznáme ani či bude zachovaná súčasná poloha alebo bude vystavaná nová stanica na inej lokalite vo väzbe na budovu súčasnej železničnej stanice. Hodnotený projekt v predpokladanej polohe nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území ani vodohospodársky chráneného územia.

IDS ŽSK - Modernizácia autobusovej stanice Čadca

O projekte nie sú známe zatiaľ bližšie podrobnosti. Autobusová stanica v Čadci je lokalizovaná pri železničnej stanici, projekt by mal riešiť integrovanú dopravu v meste a lepšie prepojenie jednotlivých druhov hromadnej dopravy. Hodnotený projekt nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území a žiadneho vodohospodársky chráneného územia.

IDS ŽSK - Modernizácia autobusových staníc Turčianske Teplice, Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Trstená, Tvrdošín, Námestovo a Dolný Kubín

O rekonštrukcii stanice v Turčianskych Tepliciach, Liptovskom Mikuláši zatiaľ nie sú známe bližšie informácie, stanica v Ružomberku bola čiastočne modernizovaná v roku 2019. V Trstenej bola nová budova autobusovej stanice dokončená v roku 2016, rovnako bola zrekonštruovaná budova autobusovej stanice v Dolnom Kubíne. V Turčianskych Tepliciach doposiaľ nie je samostatná autobusová stanica a rovnako v Tvrdošíne, iba zástavka diaľkových liniek, ktoré nie sú v blízkom kontakte so železničnou stanicou. V ostatných mestách sú autobusové stanice v blízkosti železničnej stanice. Žiadne z vyššie uvedených území nezasahujú do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území a rovnako nezasahujú do vodohospodárskych chránených území a ani prvkov ÚSES. Autobusová stanica v Ružomberku sa nachádza v blízkosti ÚEV rieky Váh -SKUEV0253.

U vyššie uvedených navrhovaných projektov platí, že sa jedná o skvalitnenie služieb v oblasti verejnej železničnej dopravy čo môže mať vplyv na preferovanie verejnej osobnej dopravy nad individuálnou automobilovou dopravou, čo môže mať pozitívny vplyv na plynulosť a

bezpečnosť dopravy, na zníženie emisií v ovzduší, čo sa priaznivo prejaví aj na zdravotnom stave obyvateľstva.

VEREJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA - Plánované projekty 2048

IDS ŽSK - Pre zlepšenie kvality služieb je potrebné na železničnej trati Kral'ovany - Trstená vybudovať: TIOP v žst. Trstená

V rámci budovania terminálnej integrovanej osobnej prepravy (TIOP) v Trstenej bude v železničnej stanici zrekonštruovaná výpravná budova, nástupištia, prestupová trasa na autobus systémom hrana - hrana. V oblasti stanice nie sú žiadne chránené územia národnej a ani európskej sústavy chránených území, územie nespadá do žiadneho vodohospodársky chráneného územia a nenachádzajú sa tam ani prvky ÚSES.

TIOP v žst. Oravský Podzámok (rekonštrukcia výpravnej budovy, rekonštrukcia nástupíšť, prestup bus - vlak systémom hrana - hrana)

V rámci budovania TIOP v Oravskom Podzámku bude v železničnej stanici zrekonštruovaná výpravná budova, nástupištia, prestupová trasa na autobus systémom hrana - hrana. V oblasti stanice nie sú žiadne chránené územia národnej a ani európskej sústavy chránených území, územie nespadá do žiadneho vodohospodársky chráneného územia a nenachádzajú sa tam ani prvky ÚSES.

Záchytné parkovisko P+R v žst. Medzibrodie nad Oravou

Lokalizácia v oblasti stanice a jej bezprostredného okolia, podrobnosti o projekte ako veľkosť a kapacita a presné pozemky parkoviska zatiaľ nie sú známe. V oblasti stanice nie sú žiadne chránené územia národnej a ani európskej sústavy chránených území, územie nespadá do žiadneho vodohospodársky chráneného územia a nenachádzajú sa tam ani prvky ÚSES.

TIOP v žst Dolný Kubín

V železničnej stanici bude zrekonštruovaná výpravná budova, nástupištia, prestupová trasa na autobus systémom hrana - hrana a záchytné parkovisko (parkovania + bicykel). Podrobnosti o projekte ako veľkosť a kapacita a presné pozemky parkoviska zatiaľ nie sú známe. V oblasti stanice nie sú žiadne chránené územia národnej a ani európskej sústavy chránených území, územie nespadá do žiadneho vodohospodársky chráneného územia a nenachádzajú sa tam ani prvky ÚSES.

Presunúť zastávku Veličná bližšie k centru obce, vybudovať systém B+R

Projekt rieši lepšiu dostupnosť železnice k obyvateľom obce Veličná a podporu z časti integrálnej dopravy - nové parkovacie miesta pre cyklistov. V oblasti stanice nie sú žiadne chránené územia národnej a ani európskej sústavy chránených území, územie nespadá do žiadneho vodohospodársky chráneného územia a nenachádzajú sa tam ani prvky ÚSES. V najjužnejšom úseku trasa železnice prechádza len okolo 30 m od toku, v tomto úseku by sa nová stanica budovať nemala. Južné časti od trate sú porastené súvislou brehovou vegetáciou (nachádza sa tu genofondová lokalita Veličianske jazierko), v týchto oblastiach je nevhodné umiestnenie, lepšie umiestnenie z pohľadu ochrany ŽP by bolo na severnej strane od železničnej trate.

Záchytné parkovisko P+R v žst. Párnica

V rámci projektu by sa mali využiť existujúce betónové plochy v intraviláne obce. Podrobnosti o projekte ako veľkosť a kapacita a presné pozemky parkoviska zatiaľ nie sú známe. V oblasti stanice nie sú žiadne chránené územia národnej a ani európskej sústavy chránených území, územie nespadá do žiadneho vodohospodársky chráneného územia a nenachádzajú sa tam ani prvky ÚSES.

U vyššie uvedených navrhovaných projektov platí, že sa jedná o skvalitnenie služieb v oblasti verejnej železničnej dopravy čo môže mať vplyv na preferovanie verejnej osobnej dopravy nad individuálnou automobilovou dopravou, čo môže mať pozitívny vplyv na plynulosť a bezpečnosť dopravy, na zníženie emisií v ovzduší, čo sa priaznivo prejaví aj na zdravotnom stave obyvateľstva.

VEREJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA - Návrhové projekty 2048

Všetky zastávky PAD v ŽSK pri väčších opravách cestných komunikácií prestavať podľa požiadaviek STN 73 6425 Stavby pre dopravu. Autobusové, trolejbusové a električkové zastávky a požiadavky TP 10/2011 Navrhovanie debarierizačných opatrení pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie na pozemných komunikáciách, MDV SR, Bratislava, júl 2011 a vrátane budúcich technických štandardov pre IDS ŽSK pre zastávky PAD

Projekty nemajú výrazne negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Z hľadiska budúcej prevádzky však skvalitnenie služieb v oblasti verejnej dopravy môže mať vplyv na zvýšenie podielu verejnej dopravy nad automobilovou, čo môže mať pozitívny vplyv na plynulosť a bezpečnosť dopravy, na zníženie emisií v ovzduší, čo sa priaznivo prejaví aj na zdravotnom stave obyvateľstva.

LETECKÁ DOPRAVA

LETECKÁ DOPRAVA - Plánované projekty 2028

Letisko Žilina - predĺženie RWY na konečných 2 450 m a šírku 45 m

Projekt predĺženia RWY je nevyhnutné koordinovať s plánovanou obnovou rádionavigačných zariadení - systém zariadení na presné priblíženie ILS a DME Letovými prevádzkovými službami SR š.p., ktoré má byť realizované približne v roku 2025. Vplyvy súvisia so záberom pôdy a pozitívom je vytvorenie priestoru pre vyššie využívanie letiska.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Všeobecne je možné vplyvy projektov cyklistickej dopravy hodnotiť ako pozitívne, nakoľko prispievajú k redukcii automobilovej dopravy. Obdobiu prípravy projektov je potrebné venovať dostatočnú pozornosť, identifikovať a vyhodnotiť prípadné zásahy do chránených území národnej sústavy prípadne európskej sústavy chránených území, prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu. Vo vyššom stupni projektovej prípravy bude potrebné vypracovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, pre úseky, ktoré zasahujú do území sústavy Natura 2000 a tieto neboli posúdené. Z pohľadu ovplyvnenia migrácie živočíchov nie je predpoklad, že cyklodopravné trasy budú vytvárať bariéru migrácii za podmienok že budú voľne priechodné, vyhnú sa lokalitám s výskytom možných migrácií obojživelníkov. Prípadné premostenia by mali byť realizované s dostatočným profilom pre bezkolízny prechod živočíchov.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA - Implementačné projekty 2028

Vážska dopravná cyklotrasa Žilina cestný most - VD Žilina (ľavobrežná)

Trasa už je zrealizovaná. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000.

Navrhovaný mostný objekt ponad rieku Váh v k.ú. Žilina (zatiaľ nezrealizovaný) pretína NRBk rieku Váh. Realizácia navrhovanej činnosti vzhľadom na charakter a technické ako aj architektonické riešenie mostného objektu nepredstavuje ohrozenie prípadne narušenie biokoridorovej funkcie uvedeného prvku ÚSES.

Vybudovanie zariadenia v meste Rajecké Teplice - parkovisko Bike and Ride

Už postavené, je umiestnené v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 ani do žiadneho prvku ÚSES.

Cyklodopravná Terchovsko - Zázrivská cyklotrasa - úsek Varín - Terchová

Navrhovaná cyklotrasa pretína ÚEV - SKUEV0221 Varínka (územie zároveň predstavuje PP Krasniansky luh, RBc Krasniansky luh a OP NP Malá Fatra), zasahuje do SKCHVÚ 013 Malá Fatra. Trasa na niekoľkých miestach pretína RBk Varínka. Celý hodnotený úsek zasahuje do CHVO Beskydy a Javorníky.

Vybudovanie cyklotrasy Pltníky - Vrútky po nábreží rieky Turiec

Stavba je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000). Cyklotrasa prechádza v blízkosti rieky Turiec - NRBk, bez vplyvu na funkciu biokoridoru.

Cyklochodník Martin - Tomčany

Stavba je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny, nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000. Cyklotrasa prechádza v blízkosti genofondovej lokality Silava, predpokladaný zásah do južného okraja. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA - Plánované projekty 2028

Cyklodopravná Vážska cyklotrasa - úsek hranica TSK/ŽSK - Bytča - Žilina (Považský Chlmec - hrad Budatín)

Stavba je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny, nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000. Navrhovaný mostný objekt ponad rieku Váh (v k.ú. Žilina) pretína NRBk Rieka Váh. Realizácia navrhovanej činnosti vzhľadom na charakter a technické ako aj architektonické riešenie mostného objektu nepredstavuje ohrozenie prípadne narušenie biokoridorovej funkcie uvedeného prvku ÚSES. Cyklotrasa pretína RBk Kolárovičský potok a RBk vodný tok Rovnianka na existujúcich premosteniach. Časť hodnoteného úseku zasahuje do CHVO Beskydy a Javorníky.

Vážska dopravná cyklotrasa - úseky na území mesta Ružomberok

Pre stavbu je spracovaná DÚR. Hodnotený úsek sa nachádzajú v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny. Stavba nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy

chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000. Predpoklad zásahu (premostenia) NRBk rieka Váh.

Cyklodopravná Vážska cyklotrasa - úsek Liptovský Mikuláš - Liptovský Hrádok

Cyklotrasa je v kontakte s OP NP Nízke Tatry a CHVO Nízke Tatry, pretína NRBk rieku Váh a NRBk vodný tok Belá, je v kontakte s územím Biosférickej rezervácie Tatry. Na plánovanej trase sa nenachádzajú územia Natura 2000, ani maloplošné chránené územia.

Okruh okolo Oravskej priehrady

Cyklotrasa je v súčasnosti v štádiu úvah. Predpoklad zásahu do CHKO Horná Orava, SKCHVU008 Horná Orava, SKUEV0304 Oravská vodná nádrž, Ramsarská lokalita - Mokrade Oravskej kotliny, prvky ÚSES: NRBc Vodná nádrž Orava, interakčný prvok, rieka Orava predstavuje NRBk. Predpoklad výskytu biotopov národného a európskeho významu.

Liptovsko-tatranská cyklotrasa v trase cesty I/18 Liptovský Mikuláš - Liptovský Hrádok

Cyklotrasa je navrhovaná v trase cesty II/537 Liptovský Hrádok - Pribylina - hranica Žilinského a Prešovského kraja. Trasa je v kontakte s OP NP Nízke Tatry a CHVO Nízke Tatry, pretína biokoridory NRBk - rieku Váh a vodný tok Belá, je v kontakte s územím Biosférickej rezervácie Tatry. Na trase nie sú územia Natura 2000, ani maloplošné chránené územia.

Turie - Porúbka

Višňové - Rosina - Žilina

Kysucké Nové Mesto - Žilina

Navrhovaná cyklotrasa je umiestnené v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny, nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000. Predpoklad premostenia NRBk Kysuce.

Turčianska cyklotrasa v trase cesty III/01892 Vrútky - Lipovec - Turčianske Kľačany

Vybudovanie cyklotrasy a prepojenie Martin - Žabokreky

Vybudovanie cyklotrasy do priemyselnej zóny - prepojenie Martin s obcou Sučany

Vybudovanie cyklotrasy a prepojenie Martin - Košťany

Predpoklad trasovania v OP NP Malá Fatra, premostenie NRB Rieka Váh.

Kysucká cyklotrasa - úsek Žilina - Dunajov

Kysucká cyklotrasa - úsek Oščadnica - Čadca

Kysucká cyklotrasa - úsek Čadca - Čierne - Skalité - prepojenie na ČR a PL

Strieborná Kysuca - úsek Čadca - Makov

Cyklotrasa je situovaná v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000. Prechádza v tesnej blízkosti SKUEV0833 Sútok Kysuce a Bystricou. Predpoklad zásahu do niekoľkých prvkov ÚSES, napr.: premostenie NRBk Kysuce, terestrický NRBk Škorča - Tábor, terestrický RBk Klubina - Chotárny kopec, hydricko-terestrický RBk Vodný tok Bystrica, terestrický RBk Vysoká nad Kysucou - Oščadnica, hydricko-terestrický NRBk Vodný tok Kysuca a Čierňanka, terestrický NRBk Veľký Polom - Skalité - Rieka. Realizáciou uvedených úsekov nie je predpoklad ohrozenia, resp. obmedzenia biokoridorovej funkcie uvedených prvkov ÚSES.

Okruh okolo Tatier - úsek Trstená - Dolný Kubín

Predpoklad trasovania v blízkosti, resp. zásah do SKUEV0243 Orava, územie predstavuje zároveň aj CHA Rieka Orava a Ramsarskú lokalitu medzinárodného významu - Rieka Orava a jej prítoky a NRBk. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Okruh okolo Tatier - Dolný Kubín - Ružomberok

Predpoklad trasovania cez SKCHVU050 Chočské vrchy. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Okruh okolo Tatier - Vlašky - Liptovský Hrádok

Predpoklad trasovania cez NRBk Rieka Váh. Cyklotrasa je v kontakte s územím Biosférickej rezervácie Tatry. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Rajecká dopravná cyklotrasa - úsek Rajecké Teplice - Rajec

Rajecká cyklotrasa - úsek Rajec - Čičmany

Cyklotrasa je trasovaná cez SKCHVU028 Strážovské vrchy, SKUEV0256 Strážovské vrchy a CHKO Strážovské vrchy. Predpokladaný je aj zásah do RBk Rajčianka a biotopov národného a európskeho významu.

Vybudovanie cyklotrasy a prepojenie Liptovský Mikuláš - Demänovská dolina

Cyklotrasa je trasovaná cez NP Nízke Tatry, NPR Demänovská dolina, SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0302 Ďumbierske Tatry. Predpokladaný je aj zásah do prvkov ÚSES a biotopov národného a európskeho významu.

Vybudovanie cyklotrasy a prepojenie Ružomberok - Vlašky

Predpoklad trasovania v blízkosti, resp. zásah do SKUEV0253 Váh (predstavuje aj NRBk) ako aj OP NAPANT.

Ďalšie navrhované cyklotrasy:

Valča - Trnovo - Trebostovo - Turčiansky sv. Peter

Dražkovce - Diaková - Martin

Cyklotrasa je situovaná v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000, ani žiadnych prvkov ÚSES.

Dolný Kubín - Veličná - Oravská Poruba - Istebné

Bziny - Dolný Kubín

Nížná - Tvrdošín - Štefanov nad Oravou

Tvrdošín - Trstená

Trstená - Liesek

Ťapešovo - Vavrečka - Oravská Jasenica - Námestovo

Bobrov - Zubrohlava - Klin - Námestovo

Trstená - Tvrdošín
Párnica - Istebné

Predpoklad trasovania v blízkosti, resp. zásah do SKUEV0243 Orava, územie predstavuje zároveň aj CHA Rieka Orava, CHKO Horná Orava, SKCHVU008 Horná Orava, SKUEV0304 Oravská vodná nádrž, Ramsarská lokalita - Mokrade Oravskej kotliny a Rieka Orava a jej prítoky. Rieka Oravu predstavuje NRBk, Vodná nádrž Orava NRBC. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Ružomberok - Likavka - Martinček
Štiavnička - Ružomberok
Hrboltová - Ružomberok
Vyšný a Stredný Sliac - Ružomberok

Predpoklad trasovania v blízkosti, resp. zásah do SKUEV0253 Váh, územie predstavuje zároveň aj NRBk Rieka Váh. Zásah do OP NP Nízke Tatry. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Bobrovec - Ondrášová - Trstené - Liptovský Mikuláš
Žiar - Smrečany - Podbreziny - Liptovský Mikuláš
Liptovský Ján - Uhorská Ves
Iľanovo-Ploštín - Liptovský Mikuláš
Lipt. Porúbka - Liptovský Hrádok
Biela Lupča - Liptovský Michal
Lipt. Kľačany - Liptovské Vlchy
Demänová - Liptovský Mikuláš
Konská - Beňadiková - Okoličné
Východná - Liptovský Hrádok

Predpoklad trasovania v blízkosti, resp. zásah do OP TANAP, OP NP Nízke Tatry, NRBk rieka Váh, NRBC Liptovská Mara, Biosférická rezervácia Tatry. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Turčianske Teplice - Diviaky - Háj - Dolná Štubňa, Horná Štubňa

Predpoklad trasovania v blízkosti, resp. zásah do OP NP Veľká Fatra, SKUEV0147 Žarnovica. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Kolárovice - Petrovice - Bytča

Predpoklad trasovania v blízkosti, resp. zásah do CHKO Kysuce. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Zázrivá - Oravská lesná

Cyklotrasa je trasovaná cez OP NP Malá Fatra, CHKO Horná Orava, SKCHVU013 Malá Fatra, SKCHVU008 Horná Orava, SKUEV0251 Zázrivské lazy. Predpokladaný je aj zásah do prvkov ÚSES a biotopov národného a európskeho významu.

Breza - Mútne - Oravské Veselé
Zubrohlava - Orav. Polhora

Cyklotrasa je trasovaná cez CHKO Horná Orava, SKCHVU008 Horná Orava. Predpokladaný je aj zásah do prvkov ÚSES a biotopov národného a európskeho významu.

Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Nezbudská Lúčka - Lipovec - Vrútky

Ukončený proces posudzovania vplyvov podľa zákona č. 24/2006 Z. z. Navrhovaná cyklotrasa zasahuje do NP Malá Fatra a jeho OP a do území Natura 2000 - SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV 0665 Strečnianske meandre Váhu a SKCHVÚ 013 Malá Fatra (územie zároveň PBC Krivánska Malá Fatra), RBk Ekotón Krivánskej Fatry. NRBK Rieka Váh cyklotrasa premoštuje na niekoľkých miestach. V trase sa nachádzajú biotopy európskeho aj národného významu. Cyklotrasa je v kontakte s chránenými územiami NPR Krivé, NPR Starý hrad s 5. stupňom ochrany a PP Domašínsky meander so 4. stupňom ochrany. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu. Cyklotrasa vo viacerých úsekoch ide v súbehu s hranicou CHVO Beskydy - Javorníky. Zároveň zasahuje do vyhláseného pásma hygienickej ochrany podzemných vôd (podľa zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách) a zároveň je v prekryve s OP II. stupňa prírodného liečivého zdroja a prírodného zdroja minerálnych stolových vôd Martin (Záturčie) v katastroch obce Lipovec a mesta Vrútky.

Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Strečno - Nezbudská Lúčka

Navrhovaná cyklotrasa zasahuje do OP NP Malá Fatra a premoštuje NRBK Rieka Váh, ktorý a hydricko-terestrický RBk Varínka.

Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Šútovo - Kral'ovany - Stankovany

Navrhovaná cyklotrasa je trasovaná v blízkosti, resp. zasahuje do PP Šútovská epigenéza, NP Malá Fatra (vrátane OP), SKCHVU013 Malá Fatra, SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV0253 Váh (predstavuje aj NRBk), SKUEV0663 Šíp, OP NP Veľká Fatra. Predpokladaný je aj zásah do prvkov MÚSES a biotopov národného a európskeho významu.

Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Ružomberok - Bešeňová - Vlačky

Cyklotrasa je trasovaná v blízkosti, resp. zasahuje do SKUEV0253 Váh súčasne aj NRBk), PR Ivachnovský luh. Predpokladaný zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Vlačky Liptovský Trnovec - Liptovský Mikuláš

Cyklotrasa je trasovaná v blízkosti, resp. zasahuje do CHA Sielnický borovicový háj, CHA Ratkovo, NRBK Rieka Váh, NRBC Liptovská Mara. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Vážska dopravná cyklotrasa - sprejazdnenie hate VD Liptovská Mara

Cyklotrasa je situovaná v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000. Vodná nádrž Liptovská Mara predstavuje NRBC.

Vážska dopravná cyklotrasa - južný variant VD Liptovská Mara - Liptovský Mikuláš

Cyklotrasa je situovaná v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000. Vodná nádrž Liptovská Mara predstavuje NRBC.

Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Liptovský Mikuláš - Liptovský Hrádok

Cyklotrasa je v kontakte s OP NP Nízke Tatry a CHVO Nízke Tatry, Biosférická rezervácia Tatry, pretína NRBk Rieka Váh a NRBk vodný tok Belá. Na plánovanej trase nie sú územia Natura 2000, ani maloplošné chránené územia.

Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Liptovský Hrádok - prameň Čierneho Váhu - prepojenie na sieť EUROVELO v PSK a KSK

Navrhovaná cyklotrasa zasahuje do územia NAPANT (vrátane OP), SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0310 Kráľovohoľské Tatry (NRBc), Biosférická rezervácia Tatry. Navrhovaná cyklotrasa je trasovaná v blízkosti, resp. zasahuje do SKUEV0296 Turková (NPR), RBk Čierny Váh, a RBk Biely Váh. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Lipovec - Turany - Šútovo

Navrhovaná cyklotrasa je trasovaná v blízkosti, resp. zasahuje do PP Šútovská epigenéza, OP NP Malá Fatra, OP NP Veľká Fatra. Predpokladaný je aj zásah do prvkov MÚSES a biotopov národného a európskeho významu.

Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Stankovany - Ružomberok

Navrhovaná cyklotrasa je trasovaná v blízkosti, resp. zasahuje do OP NP Veľká Fatra, SKUEV0253 Váh (predstavuje aj NRBk). Predpokladaný je aj zásah do lokálnych prvkov ÚSES a biotopov národného a európskeho významu.

Cyklotrasa Ružomberok - Likavka

Cyklotrasa je situovaná v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000. Pravdepodobne dôjde k premosteniu rieky Váh, ktorá predstavuje SKUEV0253 Váh (predstavuje aj NRBk).

Donovalská cyklotrasa (cyklomagistrála) - Ružomberok - Korytnica

Cyklotrasa je z časti už realizovaná, dôjde k legalizácii a doplnení úsekov. Navrhovaná cyklotrasa je trasovaná v blízkosti, resp. zasahuje do NP Veľká Fatra (vrátane OP), NAPANT (vrátane OP), SKUEV0164 Revúca (CHA Revúca, regionálny biokoridor, genofondová lokalita), SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0197 Salatín, SKUEV0198 Zvolen, SKCHVU033 Veľká Fatra. Zásah do NRBk Ďumbierske Nízke Tatry - Veľká Fatra, predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Terchovská dopravná cyklotrasa - budovaný úsek hlavnej trasy Varín - smer Terchová + odbočka do Liptovskej Tepličky

Navrhovaná cyklotrasa pretína územie európskeho významu SKUEV0221 Varínka (územie zároveň predstavuje PP Krasniansky luh, RBc Krasniansky luh a OP NP Malá Fatra), zasahuje do SKCHVÚ 013 Malá Fatra. Trasa na niekoľkých miestach pretína hydricko-terestrický biokoridor RBk Potok Varínka. Celý hodnotený úsek zasahuje do CHVO Beskydy a Javorníky.

Rajecká dopravná cyklotrasa - úsek Žilina - Rajecké Teplice

Cyklotrasa je navrhovaná v tesnom dotyku s PP Poluvsianska ihla a územím Natura 2000 - SKUEV 0667 Slnčné skaly (PR Slnčné skaly, RBc Slnčné skaly). Cyklotrasa na niekoľkých miestach premoštuje RBk Rieka Rajčianka.

Kysucká cyklomagistrála - úsek Čadca - Raková - Turzovka

Cyklotrasa pretína RBk Rieka Kysuca a NRBk Kysuca a Čierňanka. Celý hodnotený úsek zasahuje do CHVO Beskydy a Javorníky. Hodnotený úsek nezasahuje do chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Oravsko-liptovská cyklomagistrála/Okruh okolo Tatier - úsek v Dolnom Kubíne

Cyklotrasa je situovaná v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny, nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000. Pravdepodobne dôjde k premosteniu rieky Orava, ktorá predstavuje CHA, SKUEV0243 Orava a NRBk.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA - Návrhové projekty 2028

Rajecká dopravná cyklotrasa (Rajec - Čičmany)

Cyklotrasa je trasovaná cez SKCHVU028 Strážovské vrchy, SKUEV0256 Strážovské vrchy a CHKO Strážovské vrchy. Predpokladaný je aj zásah do RBk Rajčianka a biotopov národného a európskeho významu.

Vážska dopravná cyklotrasa Strečno - Lipovec - Vrútky

Ukončený proces posudzovania vplyvov podľa zákona č. 24/2006 Z. z.). Navrhovaná cyklotrasa zasahuje do NP Malá Fatra a jeho ochranného pásma a do území Natura 2000 - SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV 0665 Strečnianske meandre Váhu a SKCHVÚ 013 Malá Fatra (územie zároveň predstavuje ProvBc Krivánska Malá Fatra, RBk Ekotón Krivánskej Fatry. NRBk Váh cyklotrasa premoštuje na niekoľkých miestach. V trase sa nachádzajú biotopy európskeho aj národného významu. Cyklotrasa je v kontakte s chránenými územiami NPR Krivé, NPR Starý hrad s 5. stupňom ochrany a PP Domašínsky meander so 4. stupňom ochrany. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu. Cyklotrasa vo viacerých úsekoch ide v súbehu s hranicou CHVO Beskydy - Javorníky. Zároveň zasahuje do vyhláseného pásma hygienickej ochrany podzemných vôd (podľa zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov) a zároveň je v prekryve s ochranným pásmom II. stupňa prírodného liečivého zdroja a prírodného zdroja minerálnych stolových vôd Martin (Záturčie) v katastroch obce Lipovec a mesta Vrútky.

Kysucká cyklotrasa Žilina - Kysucké Nové Mesto

Trasa je umiestnená v území s 1. stupňom ochrany prírody a krajiny, nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000. Predpoklad premostenia NRBk Kysuca.

Prepojenie Rajeckej cyklotrasy s Vážskou cyklotrasou v trase cesty II/517 Rajec - Domaníža - Považská Bystrica

Cyklotrasa je trasovaná cez SKCHVU028 Strážovské vrchy, SKUEV0256 Strážovské vrchy a CHKO Strážovské vrchy, terestrický RBk Súľovské skaly - Strážov. Predpokladaný je aj zásah do RBk Rajčianka a biotopov národného a európskeho významu.

Prepojenie s Kysuckou magistrálou úsek Kotešová - Veľké Rovné

Cyklotrasa je trasovaná resp. je v kontakte s územím CHKO Kysuce, predpoklad zásahu do RBk Vodný tok Rovnianka. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Žilina - Rosina

Trasa je umiestnená v území s 1. stupňom ochrany prírody a krajiny, nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000, ani do prvkov ÚSES.

Liptovská Sielnica - Liptovský Mikuláš a v trasách ciest III/018104 Liptovská Sielnica - Liptovský Michal, I/18 Liptovský Michal - Ružomberok

Trasovanie v blízkosti, resp. zásah do OP NP Nízke Tatry, NRBk Rieka Váh, NRBC Liptovská Mara. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Turčianska magistrála - Sučany - Turčianska Štiavnička - Blatnica - Turčiansky Michal

Cyklotrasa je trasovaná v blízkosti, resp. zasahuje do OP NP Veľká Fatra, SKUEV0238 Veľká Fatra, SKCHVU033 Veľká Fatra, CHA Mošovské aleje. Predpokladaný je aj zásah do prvkov ÚSES: RBk Kantorský potok, RBk Bukovina - Veľká Fatra, RBk Trebstovo - Záborie, RBk Blatnický potok, RBk Kláštor pod Znievom - Mošovce, RBk Ekotón Veľká Fatra - Sklabiňa - Belá a biotopov národného a európskeho významu. Časť úseku zasahuje do CHVO Veľká Fatra.

Valča - Trnovo - Trebstovo - Turčiansky sv. Peter

Trasa je umiestnená v území s 1. stupňom ochrany prírody a krajiny, nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000. Trasovanie cez RBk Trebstovo - Záborie.

Dražkovce - Diaková - Martin

Stavba je umiestnená v území s 1. stupňom ochrany prírody a krajiny, nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000, ani do prvkov ÚSES.

Dolný Kubín - Veličná - Oravská Poruba - Istebné

Bziny - Dolný Kubín

Nižná - Tvrdošín - Štefanov nad Oravou

Tvrdošín - Trstená

Trstená - Liesek

Ťapešovo - Vavrečka - Oravská Jasenica - Námestovo

Bobrov-Zubrohlava - Klin - Námestovo

Trstená - Tvrdošín

Párnica - Istebné

Predpoklad trasovania v blízkosti, resp. zásah do SKUEV0243 Orava, územie predstavuje zároveň aj CHA Rieka Orava, CHKO Horná Orava, SKCHVU008 Horná Orava, SKUEV0304 Oravská vodná nádrž, Ramsarská lokalita - Mokrade Oravskej kotliny a Rieka Orava a jej prítoky. Rieka Oravu predstavuje RBk, Vodná nádrž Orava NRBC. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

*Ružomberok - Likavka - Martinček
Štiavnička - Ružomberok
Hrboltová - Ružomberok
Vyšný a Stredný Sliač - Ružomberok*

Predpoklad trasovania v blízkosti, resp. zásah do SKUEV0253 Váh, územie predstavuje zároveň aj NRBK Rieka Váh. Zásah do OP NP Nízke Tatry. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

*Bobrovec - Ondrášová - Trstené - Liptovský Mikuláš
Žiar - Smrečany - Podbreziny - Liptovský Mikuláš
Liptovský Ján - Uhorská Ves
Iľanovo - Ploštín - Liptovský Mikuláš
Liptovská Porúbka - Liptovský Hrádok
Biela Lupča - Liptovský Michal
Liptovské Kľačany - Liptovské Vlchy
Demänová - Liptovský Mikuláš
Konská - Beňadiková - Okoličné
Východná - Liptovský Hrádok*

Predpoklad trasovania v blízkosti, resp. zásah do OP TANAP, OP NP Nízke Tatry, Biosférická rezervácia Tatry, NRBK Rieka Váh, NRBC Liptovská Mara. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Turčianske Teplice - Diviaky - Háj - Dolná Štubňa, Horná Štubňa

Predpoklad trasovania v blízkosti, resp. zásah do OP NP Veľká Fatra, SKUEV0147 Žarnovica. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Kolárovice - Petrovice - Bytča

Predpoklad trasovania v blízkosti, resp. zásah do CHKO Kysuce. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Zázrivá - Oravská Lesná

Cyklotrasa je trasovaná cez OP NP Malá Fatra, CHKO Horná Orava, SKCHVU013 Malá Fatra, SKCHVU008 Horná Orava, SKUEV0251 Zázrivské lazy. Predpokladaný je aj zásah do prvkov ÚSES: RBc Kozinec, NRBK Okružlica - Črchľa, RBk Biela Orava a biotopov národného a európskeho významu.

*Breza - Mútne - Oravské Veselé
Zubrohlava - Oravská Polhora*

Cyklotrasa je trasovaná cez CHKO Horná Orava, SKCHVU008 Horná Orava. Predpokladaný je aj zásah do prvkov ÚSES: NRBK Brestovka - Poprovka, RBk Polhoranka a biotopov národného a európskeho významu.

Oravsko-liptovská cyklotrasa zo sedla Demänová s pokračovaním v trase lesnej cesty cez kótu Tanečník a po pôvodnej ceste II/520 cez kótu Kubínska do Oravskej Lesnej, cyklotrasa v trase cesty II/520 Oravská Lesná - Lokca - Oravská priehrada prístav, v trase cesty III/05944 Ústie nad Priehradou - Trstená, v trase cesty II/520 Trstená - Vitanová, v trase opusteného telesa železničnej trate Trstená - Suchá Hora - štátna hranica SR/PR, v trase cesty III/52019 Vitanová - Oravice - Zuberec, v trase cesty II/584 Zuberec - Liptovská Sielnica a po lesnej ceste cez Kvačiansku dolinu, nasledujú vetvy v trase cesty II/584 Liptovská Sielnica - Liptovský Mikuláš a v trasách ciest III/018104 Liptovská Sielnica - Liptovský Michal, I/18 Liptovský Michal - Ružomberok

Cyklotrasa je trasovaná cez CHKO Horná Orava, SKCHVU008 Horná Orava, SKUEV0304 Oravská vodná nádrž, Ramsarská lokalita - Mokrade Oravskej kotliny, TANAP (vrátane OP), SKUEV0307 Tatry, SKCHVU050 Chočské vrchy, SKUEV0253 Váh (predstavuje aj NRBk), OP NP Nízke Tatry. Predpokladaný je aj zásah do prvkov ÚSES: RBc Gonkuľa, NRBc Vodná nádrž Orava, RBk Biela Orava, NRBk Kamenný vrch - Brestovka, NRBk rieka Orava, RBk rieka Oravica, RBk Potok Jelešňa, RBk Lysec - Háj - Javorinka - Mašňáková, RBk Suchý potok, NRBk Rieka Váh, NRBc Liptovská Mara. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA - Plánované projekty 2048

Rajecká dopravná cyklotrasa (Rajec - Čičmany - hranica TN kraja)

Cyklotrasa je trasovaná cez SKCHVU028 Strážovské vrchy, SKUEV0256 Strážovské vrchy a CHKO Strážovské vrchy. Predpokladaný je aj zásah do RBk Rajčianka a biotopov národného a európskeho významu.

Vážska dopravná cyklotrasa celý úsek na území ŽSK

Predpoklad trasovania v blízkosti, resp. zásah do: NP Malá Fatra a jeho OP, SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV 0665 Strečnianske meandre Váhu, SKCHVÚ 013 Malá Fatra, NPR Krivé, NPR Starý hrad, PP Domašínsky meander, PP Šútovská epigenéza, SKUEV0663 Šíp, NP Veľká Fatra (vrátane OP), PR Ivachnovský luh, CHA Sielnický borovicový háj, CHA Ratkovo, NP Nízke Tatry (vrátane OP), SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0310 Kráľovohoľské Tatry (NRBc), SKUEV0296 Turková (NPR). Predpokladaný je aj zásah do prvkov ÚSES: ProvBc Krivánska Malá Fatra, RBk Ekotón Krivánskej Fatry, NRBk Rieka Váh, RBk - Kolárovičský potok, vodný tok Rovnianka, vodný tok Belá, NRBc Liptovská Mara, RBk - Čierny Váh, a Biely Váh, ako aj biotopov národného a európskeho významu. Časť hodnoteného úseku zasahuje do CHVO Beskydy a Javorníky, CHVO Nízke Tatry, CHVO Veľká Fatra.

Oravsko-liptovská cyklomagistrála/Okruh okolo Tatier Liptovská Sielnica - Zuberec - Trstená

Cyklotrasa je trasovaná cez TANAP (vrátane OP), SKUEV0307 Tatry, SKCHVU050 Chočské vrchy. Predpokladaný je aj zásah do prvkov ÚSES: RBk Suchý potok, NRBk Rieka Váh, NRBc Liptovská Mara ako aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Kysucká cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK

Cyklotrasa je situovaná v území s 1. stupňom ochrany prírody a krajiny, nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000. Prechádza v tesnej blízkosti SKUEV0833 Sútok Kysuce a Bystricou. Predpoklad zásahu do niekoľkých prvkov ÚSES, napr.: RBk Kysuce (premostenie), terestrický NRBk Škorča - Tábor, ďalej terestrický RBk Klubina - Chotárny kopec, hydricko-terestrický RBk Bystrica, terestrický RBk Vysoká nad Kysucou - Oščadnica,

hydricko-terestrický NRBk Kysuca a Čierňanka, terestrický NRBk Veľký Polom - Skalité - Rieka. Realizáciou uvedených úsekov nie je predpoklad ohrozenia, resp. obmedzenia biokoridorovej funkcie uvedených prvkov ÚSES. Celý hodnotený úsek zasahuje do CHVO Beskydy a Javorníky. Hodnotený úsek nezasahuje do chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Liptovsko - Tatranská cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK

Navrhovaná cyklotrasa je trasovaná v blízkosti, resp. zasahuje do OP TANAP, NAPANT (vrátane OP), SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0310 (SKUEV0310) Kráľovoľské Tatry (NRBc), CHVO Nízke Tatry, CHA Sielnický borovicový háj, CHA Ratkovo, SKUEV0296 Turková (NPR), RBk - Čierny Váh, a Biely Váh, pretína NRBk - rieka Váh a vodný tok Belá, NRBc Liptovská Mara. Na plánovanej trase nie sú územia Natura 2000, ani maloplošné chránené územia. Predpokladá sa aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Turčianska cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK

Cyklotrasa je trasovaná v blízkosti, resp. zasahuje do OP NP Veľká Fatra, SKUEV0238 Veľká Fatra, SKCHVU033 Veľká Fatra, CHA Mošovské aleje. Predpokladaný je aj zásah do prvkov ÚSES: NRBk Rieka Váh, NRBk Rieka Turiec, RBk - Kantorský potok, Bukovina - Veľká Fatra, Trebstovo - Záborie, Blatnický potok, Kláštor pod Znievom - Mošovce, ekotón Veľká Fatra - Sklabaňa-Belá a biotopov národného a európskeho významu.

Martinská cyklomagistrála

Stavba je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny, nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000, predpoklad trasovania v blízkosti NRBK Turiec.

Donovalská cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK

Cyklotrasa je z časti už realizovaná, dôjde k legalizácii a doplnení úsekov. Je trasovaná v blízkosti, resp. zasahuje do NP Veľká Fatra (vrátane OP), NAPANT (vrátane OP), SKUEV0164 Revúca (CHA Revúca, RBk, genofondová lokalita), SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0197 Salatín, SKUEV0198 Zvolen, SKCHVU033 Veľká Fatra. Zásah do NRBk Ďumbierske Nízke Tatry - Veľká Fatra, predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Východná - Hybe - Liptovský Hrádok

Konská - Liptovský Ondrej - Liptovský Mikuláš

Závažná Poruba - Okoličné - Liptovský Mikuláš

Demänová - Liptovský Mikuláš

Biela Lupča - Partizánska Lupča - Liptovský Michal

Malatíny - Liptovský Mara

Lipt. Kľačany - Liptovský Mara

Gôtovany, Sv. kríž, Galovany, Andice, Belice - Liptovský Mara

Predpoklad trasovania v blízkosti, resp. zásah do OP TANAP, OP NP Nízke Tatry, Biosférická rezervácia Tatry, NRBk Rieka Váh, NRBc Liptovská Mara. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Vybudované dopravné cyklotrasy spájajúce okolité obce do okresných miest a to: Bytča, Čadca, Dolný Kubín, Kysucké Nové Mesto, Liptovský Mikuláš, Martin, Námestovo, Ružomberok, Turčianske Teplice, Tvrdošín, Žilina

Cyklotrasy sú umiestnené v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny. Nezasahujú do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000, ani do prvkov ÚSES.

Prepojenie Rajeckej cyklotrasy s Vážskou cyklotrasou v trase cesty II/517 Rajec - Domaniža - Považská Bystrica a v trase cesty III/51818 Čičmany - hranica Žilinského a Trenčianskeho kraja - Zliechov - Ilava - Pruské

Cyklotrasa je trasovaná cez SKCHVU028 Strážovské vrchy, SKUEV0256 Strážovské vrchy a CHKO Strážovské vrchy, RBk Súľovské skaly - Strážov. Predpokladaný je aj zásah do RBk Rajčianka a biotopov národného a európskeho významu.

Oravsko-liptovská cyklomagistrála zo sedla Demänová s pokračovaním v trase lesnej cesty cez kótu Tanečník a po pôvodnej ceste II/520 cez kótu Kubínska do Oravskej Lesnej, v trase cesty II/520 Oravská Lesná - Lokca - Oravská priehrada prístav, v trase cesty III/05944 Ústie nad Priehradou - Trstená, v trase cesty II/520 Trstená - Vitanová, v trase opusteného telesa železničnej trate Trstená - Suchá Hora - štátna hranica SR/PR, v trase cesty III/52019 Vitanová - Oravice - Zuberec, v trase cesty II/584 Zuberec - Liptovská Sielnica a po lesnej ceste cez Kvačiansku dolinu, nasledujú vetvy v trase cesty II/584 Liptovská Sielnica - Liptovský Mikuláš a v trasách ciest III/018104 Liptovská Sielnica - Liptovský Michal, I/18 Liptovský Michal - Ružomberok

Cyklotrasa je trasovaná cez CHKO Horná Orava, SKCHVU008 Horná Orava, SKUEV0304 Oravská vodná nádrž, Ramsarská lokalita - Mokrade Oravskej kotliny, TANAP (vrátane OP), SKUEV0307 Tatry, SKCHVU050 Chočské vrchy, SKUEV0253 Váh (predstavuje aj NRBk), OP NP Nízke Tatry. Predpokladaný je aj zásah do prvkov ÚSES: RBc Gonkuľa, NRBc Vodná nádrž Orava, RBk Biela Orava, NRBk Kamenný vrch - Brestovka, NRBk Rieka Orava, RBK Rieka Oravica, RBk Potok Jelešňa, RBk Lysec - Háj - Javorinka - Mašňáková, RBk Suchý potok, NRBk Rieka Váh, NRBc Liptovská Mara. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA - Návrhové projekty 2048

Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Žilina - Bytča - hranica TSK

Stavba je umiestnená v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny, nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000. Navrhovaný mostný objekt v k.ú. Žilina pretína NRBk Rieka Váh. Realizácia navrhovanej činnosti vzhľadom na charakter a technické ako aj architektonické riešenie mostného objektu nepredstavuje ohrozenie prípadne narušenie biokoridorovej funkcie uvedeného prvku ÚSES. Cyklotrasa pretína RBk - Kolárovičský potok a vodný tok Rovnianka na existujúcich premosteniach. Časť hodnoteného úseku zasahuje do CHVO Beskydy a Javorníky.

Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Strečno - Vrútky

Cyklotrasa zasahuje do NP Malá Fatra a jeho ochranného pásma a do území Natura 2000 - SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV 0665 Strečnianske meandre Váhu a SKCHVÚ 013 Malá Fatra (územie zároveň predstavuje ProvBc Krivánska Malá Fatra, RBk Ekotón Krivánskej Fatry. NRBk Váh cyklotrasa premoštuje na niekoľkých miestach. V trase sa nachádzajú biotopy európskeho aj národného významu. Cyklotrasa je v kontakte s chránenými územiami NPR Krivé, NPR Starý hrad s 5. stupňom ochrany a PP Domašínsky meander so 4. stupňom ochrany. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu. Cyklotrasa vo viacerých úsekoch ide v súbehu s hranicou CHVO Beskydy - Javorníky. Zároveň zasahuje

do vyhláseného pásma hygienickej ochrany podzemných vôd a zároveň je v prekryve s ochranným pásmom II. stupňa prírodného liečivého zdroja a prírodného zdroja minerálnych stolových vôd Martin (Záturčie) v katastroch obce Lipovec a mesta Vrútky.

Vážska dopravná cyklotrasa - úseky na území mesta Ružomberok

Pre stavbu je spracovaná DÚR. Hodnotené úseky sa nachádzajú v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000 Predpoklad zásahu (premostenia) NRBk Rieka Váh.

Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Liptovský Mikuláš - Liptovský Hrádok

Cyklotrasa je v kontakte s OP NP Nízke Tatry a CHVO Nízke Tatry, Biosférická rezervácia Tatry, pretína biokoridory NRBk - rieku Váh a vodný tok Belá. Na plánovanej trase nie sú územia Natura 2000, ani maloplošné chránené územia.

Okruh okolo Oravskej priehrady

Cyklotrasa je v súčasnosti v štádiu úvah. Predpoklad zásahu do CHKO Horná Orava, SKCHVU008 Horná Orava, SKUEV0304 Oravská vodná nádrž, Ramsarská lokalita - Mokrade Oravskej kotliny, prvky ÚSES: NRBC Vodná nádrž Orava, NRBk Orava. Predpoklad výskytu biotopov národného a európskeho významu.

Liptovsko-tatranská cyklotrasa v trase cesty I/18 Liptovský Mikuláš - Liptovský Hrádok, v trase cesty II/537 Liptovský Hrádok - Pribylina - hranica Žilinského a Prešovského kraja

Cyklotrasa je v kontakte s OP NP Nízke Tatry a CHVO Nízke Tatry, Biosférická rezervácia Tatry, pretína NRBk rieku Váh a vodný tok Belá. Na plánovanej trase nie sú územia Natura 2000, ani maloplošné chránené územia.

Cyklotrasa Žilina - KNM - Čadca

Cyklotrasa Čadca - Makov (Strieborná Kysuca)

Cyklotrasa je situovaná v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000. Prechádza v tesnej blízkosti SKUEV0833 Sútok Kysuce a Bystricou. Predpoklad zásahu do niekoľkých prvkov ÚSES, napr.: premostenie NRBk Kysuce, ktorá terestrický NRBk Škorča - Tábor, ďalej terestrický RBk Klubina - Chotárny kopec, hydricko-terestrický RBk vodný tok Bystrica, terestrický RBk Vysoká nad Kysucou - Oščadnica, hydricko-terestrický NRBk vodný tok Kysuca a Čierňanka, terestrický NRBk Veľký Polom - Skalité - Rieka. Realizáciou uvedených úsekov nie je predpoklad ohrozenia, resp. obmedzenia biokoridorovej funkcie uvedených prvkov ÚSES.

Rajecká dopravná cyklotrasa (Rajec - Čičmany)

Cyklotrasa je trasovaná cez SKCHVU028 Strážovské vrchy, SKUEV0256 Strážovské vrchy a CHKO Strážovské vrchy. Predpokladaný je aj zásah do RBk Rajčianka a biotopov národného a európskeho významu.

Prepojenie s Kysuckou magistrálou Kotešová - Turzovka

Cyklotrasa je trasovaná resp. je v kontakte s územím CHKO Kysuce, predpoklad zásahu do RBk vodný tok Rovnianka a NRBk rieka Kysuca. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu. Celý hodnotený úsek zasahuje do CHVO Beskydy a Javorníky.

Turčianska cyklomagistrála - Sučany - Turčianska Štiavnička - Blatnica - Turčiansky Michal

Cyklotrasa je trasovaná v blízkosti, resp. zasahuje do OP NP Veľká Fatra, SKUEV0238 Veľká Fatra, SKCHVU033 Veľká Fatra, CHA Mošovské aleje. Predpokladaný je aj zásah do prvkov ÚSES: RBk - Kantorský potok, Bukovina - Veľká Fatra, Trebostovo - Záborie, Blatnický potok, Kláštor pod Znievom - Mošovce, ekotón Veľká Fatra - Sklabiňa - Belá a biotopov národného a európskeho významu. Časť úseku zasahuje do CHVO Veľká Fatra.

Kysucká cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK

Cyklotrasa je situovaná v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000. Prechádza v tesnej blízkosti SKUEV0833 Sútok Kysuce a Bystricou. Predpoklad zásahu do niekoľkých prvkov ÚSES, napr.: NRBk Kysuce (premostenie), terestrický NRBk Škorča - Tábor, ďalej terestrický RBk Klubina - Chotárny kopec, hydricko-terestrický RBk vodný tok Bystrica, terestrický RBk Vysoká nad Kysucou - Oščadnica, hydricko-terestrický NRBk vodný tok Kysuca a Čierňanka, terestrický NRBk Veľký Polom - Skalité - Rieka. Realizáciou uvedených úsekov nie je predpoklad ohrozenia, resp. obmedzenia biokoridorovej funkcie uvedených prvkov ÚSES. Celý hodnotený úsek zasahuje do CHVO Beskydy a Javorníky. Hodnotený úsek nezasahuje do chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území.

Liptovsko - Tatranská cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK

Navrhovaná cyklotrasa je trasovaná v blízkosti, resp. zasahuje do OP TANAP, NAPANT (vrátane OP), SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0310 Kráľovohoľské Tatry (nadregionálne biocentrum), CHVO Nízke Tatry, CHA Sielnický borovicový háj, CHA Ratkovo, SKUEV0296 Turková (NPR), RBk Čierny Váh, a Biely Váh, pretína NRBk - rieku Váh a vodný tok Belá, NRBc Liptovská Mara. Na plánovanej trase nie sú územia Natura 2000, ani maloplošné chránené územia. Predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Turčianska cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK

Navrhovaná cyklotrasa je trasovaná v blízkosti, resp. zasahuje do OP NP Veľká Fatra, SKUEV0238 Veľká Fatra, SKCHVU033 Veľká Fatra, CHA Mošovské aleje. Predpokladaný je aj zásah do prvkov ÚSES: NRBk Váh, NRBk Turiec, RBk - Kantorský potok, Bukovina - Veľká Fatra, Trebostovo - Záborie, Blatnický potok, Kláštor pod Znievom - Mošovce, ekotón Veľká Fatra - Sklabiňa-Belá a biotopov národného a európskeho významu.

Donovalská cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK

Cyklotrasa je z časti už realizovaná. Navrhovaná cyklotrasa je trasovaná v blízkosti, resp. zasahuje do NP Veľká Fatra (vrátane OP), NAPANT (vrátane OP), SKUEV0164 Revúca (CHA Revúca, RBk, genofondová lokalita), SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0197 Salatín, SKUEV0198 Zvolen, SKCHVU033 Veľká Fatra. Zásah do NRBk Ďumbierske Nízke Tatry - Veľká Fatra, predpokladaný je aj zásah do biotopov národného a európskeho významu.

Vybudované dopravné cyklotrasy spájajúce okolité obce do okresných miest a to: Bytča, Čadca, Dolný Kubín, Kysucké Nové Mesto, Liptovský Mikuláš, Martin, Námestovo, Ružomberok, Turčianske Teplice, Tvrdošín, Žilina

Cyklotrasy sú umiestnené v území, v ktorom platí 1. stupeň ochrany prírody a krajiny. Nezasahuje do žiadneho územia národnej sústavy chránených území, ani do území európskej sústavy chránených území Natura 2000, ani do prvkov ÚSES.

Vybudovanie parkovísk Bike and Ride

Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu a inventarizovať dreviny rastúce mimo les v zábere stavby. V prípade lokalizácie objektov v blízkosti CHÚ, resp. území Natura 2000 bude potrebné vo vyššom stupni projektovej prípravy vypracovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, pre úseky, ktoré zasahujú do území sústavy Natura 2000 a tieto neboli posúdené.

PEŠIA A CYKLISTICKÁ DOPRAVA - Sumarizácia environmentálnych vplyvov

Z hľadiska celkového hodnotenia cyklotrás neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek na niektorých miestach zasahuje do chránených území národnej sústavy prípadne európskej sústavy chránených území, nejde však o zásahy, ktoré by znamenali ohrozenie druhov a biotopov, ktoré sú predmetom ochrany v týchto územiach. Z pohľadu migrácie nie je predpoklad, že cyklotrasa budú vytvárať bariéru, cyklotrasy budú voľne prístupné, nebudú oplotené, osvetlené a budú realizované premosteniami s dostatočným profilom. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu a inventarizovať dreviny rastúce mimo les v zábere stavby. Vo vyššom stupni projektovej prípravy bude potrebné vypracovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 podľa článku 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, pre úseky, ktoré zasahujú do území sústavy Natura 2000 a tieto neboli posúdené. Obdobiu výstavby bude nevyhnutné venovať zvýšenú pozornosť, minimalizovať prípadné zásahy vo vodných tokoch a ich bezprostrednom okolí, realizovať opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd. Mostné objekty by mali byť navrhnuté s dostatočnou výškou a parametrami pre bezkolízny prechod živočíchov a vybavené opatreniami proti stretom s vtáctvom. Časť hodnotených úsekov zasahuje do CHVO. Výstavba a prevádzka cyklotrás nie je v území CHVO obmedzená alebo limitovaná, nevyhnutné je však dodržiavať príslušné opatrenia na ochranu vôd definované v zákone č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd v platnom znení. Z hľadiska budúcej prevádzky všetky navrhované opatrenia prispievajú ku skvalitneniu cyklistickej a pešej infraštruktúry a následne i k zvýšeniu podielu cyklistickej a pešej dopravy, čo môže mať za následok zníženie celkového znečistenia ovzdušia automobilovou dopravou a hlavne zvýšenie pohybovej aktivity obyvateľstva s následným pozitívnym dopadom na jeho zdravie (obezita, kardiovaskulárne choroby a podobne) a z pohľadu bezpečnosti prispievajú k zníženiu dopravnej nehodovosti, čo sa taktiež pozitívne prejaví aj na zdraví obyvateľstva.

NÁKLADNÁ A INTERMODÁLNA DOPRAVA

NÁKLADNÁ A INTERMODÁLNA DOPRAVA – plánované projekty 2028

Dokončenie výstavby verejného terminálu intermodálnej prepravy TIP Žilina 2. etapa

V rámci výstavby verejného TIP Žilina s podporou fondov EÚ bola postavená len 1. etapa podľa projektu, ktorá najmä v oblasti skladovacích a administratívnych priestorov neumožňuje zvýšenie počtu vybavovaných vlakov IP za 24 hod. a tiež neumožňuje napríklad presťahovanie časti pracovísk Colného úradu v Žiline do priestorov terminálu resp. zákazníkov logistických a zasielateľských spoločností. Využívanie TIP patrí medzi najefektívnejšie nástroje na zníženie cestnej dopravnej zaťaženia, čo v konečnom dôsledku predstavuje úbytok emisií aj hlukového zaťaženia. Dobudovanie terminálu vytvorí predpoklady pre zvýšený počet vlakov integrovanej prepravy.

Zlepšenie napojenia TIP Žilina na cestu II/583

V súčasnosti vozidlá prichádzajúce z TIP Žilina na cestu II. triedy č. 583 musia odbočiť doprava a absolvovať viac ako 5 km obchádzku aby sa dostali na smer do Žiliny. Skrátene trasy zníži produkované emisie čo sa prejaví na zmiernení znečisťovania ovzdušia a bude to mať pozitívny dopad aj na klimatické zmeny.

Dobudovanie verejných parkovísk pre cestnú nákladnú dopravu pri cestnej infraštruktúre v ŽSK

V SR sa neplní „Konceptia rozmiestnenia a vybavenia odpočívadiel na diaľniciach a rýchlostných cestách v Slovenskej republike“. Podľa zámerov EÚ je potrebné vybudovanie odpočívadiel približne každých 50 kilometrov na diaľniciach siete TEN-T s cieľom poskytnúť okrem iného dostatočnú kapacitu parkovacích miest pre komerčných používateľov ciest s primeranou úrovňou bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany. Je potrebné vyžadovať aj od podnikov aby budovali parkoviská a miesta na nakládku a vykládku vozidiel cestnej nákladnej dopravy a nespoliehali sa na verejné parkoviská. Súčasná STN 73 6110 je v oblasti požiadaviek na parkovanie a odstavné plochy pre vozidlá nákladnej dopravy veľmi všeobecná. Riadené parkovanie nákladných vozidiel je z pohľadu životného prostredia šetrnejšie aj napriek potenciálnym záberom nových plôch. V danom prípade je potrebné preferovať plochy mimo poľnohospodárskych pôd.

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

Základnou súčasťou európskej politiky pri ochrane biodiverzity a ekosystémov je úplná realizácia sústavy Natura 2000, ktorá predstavuje súvislú európsku ekologickú sieť osobitne chránených území, ktoré sú v osobitnom záujme EÚ. Podľa § 28 zákona č. 543/2002 Z. z. je Natura 2000 definovaná ako „Súvislá európska sústava chránených území“, tvoria ju dva typy území - územia európskeho významu (ÚEV) a chránené vtáčie územia (CHVÚ). Sústava chránených území Natura 2000 má zabezpečiť ochranu najvzácnejších a najviac ohrozených druhov voľne rastúcich rastlín, voľne žijúcich živočíchov a prírodných biotopov vyskytujúcich sa na území štátov Európskej únie a prostredníctvom ochrany týchto druhov a biotopov zabezpečiť zachovanie biologickej rôznorodosti v celej Európskej únii.

Chránené vtáčie územia (CHVÚ/SKCHVU) boli vyhlásené za chránené na základe kritérií stanovených v smernici Rady č. 79/409/EHS z 2. apríla 1979 o ochrane voľne žijúcich vtákov (smernica o vtákoch). Národný zoznam CHVÚ schválila vláda SR uznesením č. 636/2003 dňa 9. júla 2003. V roku 2004 sa začal proces tvorby vyhlášok a programov starostlivosti pre jednotlivé CHVÚ. Uznesením vlády SR č. 345/2010 z 25. 5. 2010 bol Národný zoznam

doplnený a zmenený. Celkový počet CHVÚ na Slovensku je 41. Na území ŽSK sa nachádza resp. tu zasahuje 7 CHVÚ.

Územia európskeho významu (ÚEV/SKUEV) predstavujú lokality navrhnuté za chránené územia na základe kritérií stanovených v smernici Rady č. 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov, voľne žijúcich živočíchov a rastlín (smernica o biotopoch). Národný zoznam týchto území schválila vláda SR uznesením č. 239/2004 dňa 17. marca 2004 a bol vydaný výnosom MŽP SR č. 3/2004-5.1 zo 14. júla 2004 a zaslaný na schválenie Európskej komisii (EK). Vláda Slovenskej republiky dňa 25. 10. 2017 schválila druhú aktualizáciu národného zoznamu území európskeho významu, čím si Slovensko splnilo povinnosť vyplývajúcu z členstva v EÚ. Ku 473 chráneným lokalitám s výskytom cenných biotopov a druhov európskeho významu, ktoré boli predložené Európskej komisii v roku 2004 a 2011, pribudne nových 169 lokalít s výmerou 31 656 ha. Celková výmera sa tak zvýši z 11,9 % rozlohy Slovenskej republiky na 12,6 %. Na území ŽSK sa nachádza resp. tu zasahuje 96 ÚEV.

V kapitole III.2.1 Správy o hodnotení strategického dokumentu sú v tabuľkovom prehľade uvedené jednotlivé chránené územia sústavy NATURA 2000 nachádzajúce sa (alebo zasahujúce) na území ŽSK a to samostatne územia európskeho významu (ÚEV) a chránené vtáčie územia (CHVÚ).

Plánované projekty Stratégie ŽSK, u ktorých je predpoklad, že môžu mať významný vplyv na územia sústavy Natura 2000 (§ 28 ods. 5) zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny

CESTNÁ DOPRAVA - Implementačné projekty 2028

- *D1 Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala (1. 2. fáza) 2023_4pruh* - SKCHVU013 Malá Fatra, SKUEV0930 Lúčanská Fatra
- *D1 Hubová - Ivachnová (1. 2. fáza) 2023_4pruh* - SKUEV0253 Váh

CESTNÁ DOPRAVA - Plánované projekty 2028

- *D1 Turany - Hubová 2028_4pruh* - SKUEV0238 Veľká Fatra
- *D1 Hubová - Ivachnová (1. 2. fáza) 2023_4pruh* - SKUEV0253 Váh
- *R3 Tvrdošín - Nižná 2022_2pruh; R3 Nižná - Dlhá nad R3 Oravou 2027_2pruh; R3 Dlhá nad Oravou - Sedliacka Dubová 2027_2pruh* - SKUEV0243 Orava
- *Cesta I/65, súběžná s rýchlostnou cestou R3, homogenizácia ťahu v trase súčasných ciest II/519, III/2176, III/2183 Príbovce - Moškovec - Turčianske Teplice - západný obchvat Turčianske Teplice - Horná Štubňa križ. R3_2pruh* - SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok
- *Cesta II/583 Obchvat obcí Krasňany - Stráža - Belá_2pruh* - SKUEV0221 Varínka

CESTNÁ DOPRAVA - Návrhové projekty 2028

- *R3 Horná Štubňa - Turček hr. kraja - Banská Bystrica križ. R1 s I/59 Karlová (plus presmerovanie E77 do trasy R3) 2028_4pruh* - SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok
- *I/59 Ružomberok križ. Juh - križovatka I/18 2 pruh 2024; Peáž I/18 a I/59 Ružomberok križovatka I/18 - križovatka D1 2026_4pruh* - SKUEV0253 Váh

CESTNÁ DOPRAVA - Plánované projekty 2048

- *D3 Svrčinovec križ. R5 - Skalité - št.hr. SR/PR II. profil (4pruh)* - SKUEV0832 Alúvium Markovho potoka
- *R3 Oravský Podzámok - Dolný Kubín juh_4pruh* - SKUEV0243 Orava
- *Cestný ťah I. tr. (súčasnú cestu II/519 a III/2183) križ R3 Turčianske Teplice - Jasenovo - Nitrianske Pravno I/64 2030_2pruh* - SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok
- *Cesta I/64, preložka Fačkov_2pruh* - SKCHVU013 Malá Fatra
- *Cesta I/64, preložka Fačkovské sedlo_2pruh* - SKCHVU013 Malá Fatra

- Cesta I/78, preložky v úsekoch Hruštín, Babín, Lokca, Zubrohlava, Oravská Polhora a stavebná úprava sedlo Príslop_2pruh - SKCHVU008 Horná Orava
- Cesta II/583 Obchvat obce Párnica_2pruh - SKCHVU013 Malá Fatra

CESTNÁ DOPRAVA - Návrhové projekty 2048

- R3 Dolný Kubín Juh - Hubová D1 2030_4pruh - SKCHVU050 Chočské vrchy

CESTNÁ DOPRAVA - Nezaradené projekty

- R1 Ružomberok Juh - križovatka I/18 2024_4pruh; R1 križovatka I/18 - križovatka D1 Ivachnova 2026_4pruh - SKUEV0253 Váh
- R1 Slovenská Lupča - Korytnica 2029 (nachádza sa v Banskobystrickom kraji)_4pruh; R1 Korytnica hranica kraja - Liptovská Osada 2030_4pruh; R1 Liptovská Osada - Ružomberok križ. Juh 2030_4pruh - SKUEV0164 Revúca, SKCHVU033 Veľká Fatra, SKUEV0198 Zvolen, SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0302 Ďumbierske Tatry
- R3 Horná Štubňa - Ráztočno 2035_2pruh - SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok

Súčasťou primeraného posúdenia musia byť i návrhy stavebných zásahov pre v SURDM ŽSK zaradené cesty II. a III. triedy a ich objekty, v týchto prípadoch je potrebné posúdiť ich možné ovplyvnenie území sústavy NATURA 2000 na základe jednotlivých projektov.

VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA - Plánované projekty 2028

- IDS ŽSK - Modernizácia prestupového uzla IDS Krásno nad Kysucou - SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou
- IDS ŽSK - Železničná trať Žilina - Rajec: zastávku Porúbka presunúť bližšie k obci, vybudovať zastávku Turie - posunúť smer na juh pôvodnú zastávku Porúbka dobudovať B+R, Vybudovanie záchytného parkoviska úvahy pri žst. Kónská pri Rajci po obnovení ako dopravné - SKUEV0667 Slnečné skaly

ŽELEZNIČNÉ TRATE - Plánované projekty 2028

- ŽSR - Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, realizácia 2028 - SKUEV0833 Sútok Kysuce s Bystricou
- ŽSR - Modernizáciu železničnej trate č. 180 I. kategórie na traťovú rýchlosť 160 km/h, v úsekoch Žilina - Vrútky - Kral'ovany - Ružomberok - Vlachy (ÚPN ŽSK) - nakoľko nie je známe presné plánované trasovanie, súčasne s projektovou dokumentáciou bude potrebné identifikovať územia Natura 2000 - dotknuté SKCHVU013 Malá Fatra, SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV0665 Strečnianske meandre Váhu - SKUEV0665

ŽELEZNIČNÉ TRATE - Plánované projekty 2048

- ŽSR - Modernizácia železničnej trate č. 180 I. kategórie na traťovú rýchlosť do 160 km/h v nových úsekoch smerového vedenia trate mimo existujúce železničné pozemky Kráľova Lehota - Hybe, Východná - Važec - hranica Žilinského a Prešovského kraja (ÚPN ŽSK) - SKUEV0143 Biely Váh, SKCHVU018 Nízke Tatry
- ŽSR - Zdvojkolajnenie železničnej trate č. 129 I. kategórie existujúcom koridore trate v úsekoch Čadca - Skalité - štátna hranica SR/PR (ÚPN ŽSK) - SKUEV0830 Polesie
- ŽSR - Modernizáciu železničnej trate č. 180 I. kategórie na traťovú rýchlosť 160 km/h, v úsekoch Žilina - Vrútky - Kral'ovany - Ružomberok - Vlachy (ÚPN ŽSK) - SKCHVU013 Malá Fatra, SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV0665 Strečnianske meandre Váhu, SKUEV0253 Váh, SKUEV0243 Orava, SKUEV0252 Šíp, SKUEV0663 Močiar

ŽELEZNIČNÉ TRATE - Návrhové projekty 2048

- ŽSR - Modernizácia železničnej trate Žilina - Rajec na zvýšenie traťovej rýchlosti na 120 km/h a elektrifikácia trate - SKUEV 0667 Slnečné skaly
- ŽSR - Modernizácia železničnej trate Kral'ovany - Trstená s cieľom zvýšenia rýchlosti a tým skrátiť systémové jazdné časy v úseku Kral'ovany - Párnica, Párnica - Dolný Kubín, Dolný Kubín - Oravský Podzámok tak, aby bolo možné dosiahnuť jazdný čas do 13,5 min, čo umožní konštrukciu 30 min intervalu v taktovom GVD - SKCHVU013 Malá Fatra, SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV0243 Orava

CYKLISTICKÁ DOPRAVA - Implementačné projekty 2028

- Cyklodopravná Terchovsko - Závrivská cyklotrasa - úsek Varín - Terchová - SKUEV0221 Varínka, SKCHVU 013 Malá Fatra

CYKLISTICKÁ DOPRAVA - Plánované projekty 2028

- Okruh okolo Oravskej priehrady - SKCHVU008 Horná Orava, SKUEV0304 Oravská vodná nádrž
- Okruh okolo Tatier - úsek Trstená - Dolný Kubín - SKUEV0243 Orava
- Okruh okolo Tatier - Dolný Kubín - Ružomberok - SKCHVU050 Chočské vrchy
- Okruh okolo Tatier - Vlačky - Liptovský Hrádok - SKUEV0253 Váh
- Rajecká dopravná cyklotrasa - úsek Rajecké Teplice - Rajec; Rajecká cyklotrasa - úsek Rajec - Čičmany - SKCHVU028 Strážovské vrchy, SKUEV0256 Strážovské vrchy
- Vybudovanie cyklotrasy a prepojenie Liptovský Mikuláš - Demänovská dolina - SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0302 Ďumbierske Tatry
- Vybudovanie cyklotrasy a prepojenie Ružomberok - Vlačky - SKUEV0253 Váh

Ďalšie navrhované cyklotrasy

- Dolný Kubín - Veličná - Oravská Poruba - Istebné; Bziny - Dolný Kubín; Nižná - Tvrdošín - Štefanov nad Oravou; Tvrdošín - Trstená; Trstená - Liesek; Ťapešovo - Vavrečka - Oravská Jasenica - Námestovo; Bobrov - Zubrohlava - Klin - Námestovo; Trstená - Tvrdošín; Párnica - Istebné - SKUEV0243 Orava, SKCHVU008 Horná Orava, SKUEV0304 Oravská vodná nádrž
- Ružomberok - Likavka - Martinček; Štiavnička - Ružomberok; Hrboltová - Ružomberok; Vyšný a Stredný Sliač - Ružomberok - SKUEV0253 Váh
- Bobrovec - Ondrášová - Trstené - Liptovský Mikuláš; Žiar - Smrečany - Podbreziny - Liptovský Mikuláš; Liptovský Ján - Uhorská Ves; Il'anova-Ploštín - Liptovský Mikuláš; Lipt.Porúbka - Liptovský Hrádok; Biela Lupča - Liptovský Michal; Lipt. Kľačany - Liptovské Vlchy; Demänová - Liptovský Mikuláš; Kanská - Beňadiková - Okoličné; Východná - Liptovský Hrádok - SKUEV0253 Váh
- Turčianske Teplice - Diviaky - Háj - Dolná Štubňa, Horná Štubňa - SKUEV0147 Žarnovica
- Závrivá - Oravská lesná - SKCHVU013 Malá Fatra, SKCHVU008 Horná Orava, SKUEV0251 Závrivské lazy
- Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Nezbudská Lúčka - Lipovec - Vrútky - SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV 0665 Strečnianske meandre Váhu a SKCHVU 013 Malá Fatra
- Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Strečno - Nezbudská Lúčka - SKUEV0253 Váh, SKUEV0221 Varínka
- Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Šútovo - Kral'ovany - Stankovany - SKCHVU013 Malá Fatra, SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV0253 Váh, SKUEV0663 Šíp
- Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Liptovský Hrádok - prameň Čierneho Váhu - prepojenie na sieť EUROVELO v PSK a KSK - SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0310 Kráľovohoľské Tatry, SKUEV0296 Turková
- Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Stankovany - Ružomberok - SKUEV0253 Váh
- Cyklotrasa Ružomberok - Likavka - SKUEV0253 Váh

- *Donovalská cyklotrasa (cyklomagistrála) - Ružomberok - Korytnica - SKUEV0164 Revúca, SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0197 Salatín, SKUEV0198 Zvolen, SKCHVU033 Veľká Fatra*
- *Terchovská dopravná cyklotrasa - budovaný úsek hlavnej trasy Varín - smer Terchová + odbočka do Liptovskej Tepličky - SKUEV0221 Varínka, SKCHVÚ 013 Malá Fatra*
- *Rajecká dopravná cyklotrasa - úsek Žilina - Rajecké Teplice - SKUEV 0667 Slnčné skaly*
- *Oravsko-liptovská cyklomagistrála/Okruh okolo Tatier - úsek v Dolnom Kubíne - SKUEV0243 Orava*

CYKLISTICKÁ DOPRAVA - Návrhové projekty 2028

- *Rajecká dopravná cyklotrasa (Rajec - Čičmany) - SKCHVU028 Strážovské vrchy, SKUEV0256 Strážovské vrchy*
- *Vážska dopravná cyklotrasa Strečno - Lipovec - Vrútky - SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV 0665 Strečnianske meandre Váhu a SKCHVÚ 013 Malá Fatra*
- *Prepojenie Rajeckej cyklotrasy s Vážskou cyklotrasou v trase cesty II/517 Rajec - Domaníža - Považská Bystrica - SKCHVU028 Strážovské vrchy, SKUEV0256 Strážovské vrchy*
- *Turčianska magistrála - Sučany - Turčianska Štiavnička - Blatnica - Turčiansky Michal - SKUEV0238 Veľká Fatra, SKCHVU033 Veľká Fatra*
- *Dolný Kubín - Veličná - Oravská Poruba - Istebné; Bziny - Dolný Kubín; Nižná - Tvrdošín - Štefanov nad Oravou; Tvrdošín - Trstená; Trstená - Liesek; Ťapešovo - Vavrečka - Oravská Jasenica - Námestovo; Bobrov - Zubrohlava - Klin - Námestovo; Trstená - Tvrdošín; Párnica - Istebné - SKUEV0243 Orava, SKCHVU008 Horná Orava, SKUEV0304 Oravská vodná nádrž*
- *Ružomberok - Likavka - Martinček; Štiavnička - Ružomberok; Hrboltová - Ružomberok; Vyšný a Stredný Sliach - Ružomberok - SKUEV0253 Váh*
- *Bobrovec - Ondrášová - Trstené - Liptovský Mikuláš; Žiar - Smrečany - Podbreziny - Liptovský Mikuláš; Liptovský Ján - Uhorská Ves; Ilanovo - Ploštín - Liptovský Mikuláš; Liptovská Porúbka - Liptovský Hrádok; Biela Lupča - Liptovský Michal; Liptovské Kľačany - Liptovské Vlchy; Demänová - Liptovský Mikuláš; Kónská - Beňadiková - Okoličné; Východná - Liptovský Hrádok - SKUEV0253 Váh*
- *Turčianske Teplice - Diviaky - Háj - Dolná Štubňa, Horná Štubňa - SKUEV0147 Žarnovica*
- *Zázrivá - Oravská Lesná - SKCHVU013 Malá Fatra, SKCHVU008 Horná Orava, SKUEV0251 Zázrivské lazy*
- *Breza - Mútne - Oravské Veselé; Zubrohlava - Oravská Polhora - SKCHVU008 Horná Orava*
- *Oravsko-liptovská cyklotrasa zo sedla Demänová s pokračovaním v trase lesnej cesty cez kótu Tanečník a po pôvodnej ceste II/520 cez kótu Kubínska do Oravskej Lesnej, cyklotrasa v trase cesty II/520 Oravská Lesná - Lokca - Oravská priehrada prístav, v trase cesty III/05944 Ústie nad Priehradou - Trstená, v trase cesty II/520 Trstená - Vitanová, v trase opusteného telesa železničnej trate Trstená - Suchá Hora - štátna hranica SR/PR, v trase cesty III/52019 Vitanová - Oravice - Zuberec, v trase cesty II/584 Zuberec - Liptovská Sielnica a po lesnej ceste cez Kvačiansku dolinu, nasledujú vetvy v trase cesty II/584 Liptovská Sielnica - Liptovský Mikuláš a v trasách ciest III/018104 Liptovská Sielnica - Liptovský Michal, I/18 Liptovský Michal - Ružomberok - SKCHVU008 Horná Orava, SKUEV0304 Oravská vodná nádrž, SKUEV0307 Tatry, SKCHVU050 Chočské vrchy, SKUEV0253 Váh*

CYKLISTICKÁ DOPRAVA - Plánované projekty 2048

- *Rajecká dopravná cyklotrasa (Rajec - Čičmany - hranica TN kraja) - SKCHVU028 Strážovské vrchy, SKUEV0256 Strážovské vrchy*

- *Vážska dopravná cyklotrasa celý úsek na území ŽSK - SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV0665 Strečnianske meandre Váhu, SKCHVÚ 013 Malá Fatra, SKUEV0663 Šíp, SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0310 Kráľovohoľské Tatry, SKUEV0296 Turková*
- *Oravsko-liptovská cyklomagistrála/Okruh okolo Tatier Liptovská Sielnica - Zuberec - Trstená - SKUEV0307 Tatry, SKCHVU050 Chočské vrchy*
- *Kysucká cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK - SKUEV0833 Sútok Kysuce a Bystricou*
- *Liptovsko - Tatranská cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK - SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0310 Kráľovohoľské Tatry, CHVO Nízke Tatry, CHA Sielnický borovicový háj, CHA Ratkovo, SKUEV0296 Turková*
- *Turčianska cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK - SKUEV0238 Veľká Fatra, SKCHVU033 Veľká Fatra*
- *Donovalská cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK - SKUEV0164 Revúca, SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0197 Salatín, SKUEV0198 Zvolen, SKCHVU033 Veľká Fatra*
- *Prepojenie Rajeckej cyklotrasy s Vážskou cyklotrasou v trase cesty II/517 Rajec - Domaníža - Považská Bystrica a v trase cesty III/51818 Čičmany - hranica Žilinského a Trenčianskeho kraja - Zliechov - Ilava - Pruské - SKCHVU028 Strážovské vrchy, SKUEV0256 Strážovské vrchy*
- *Oravsko-liptovská cyklomagistrála zo sedla Demänová s pokračovaním v trase lesnej cesty cez kótu Tanečník a po pôvodnej ceste II/520 cez kótu Kubínska do Oravskej Lesnej, v trase cesty II/520 Oravská Lesná - Lokca - Oravská priehrada prístav, v trase cesty III/05944 Ústie nad Priehradou - Trstená, v trase cesty II/520 Trstená - Vitanová, v trase opusteného telesa železničnej trate Trstená - Suchá Hora - štátna hranica SR/PR, v trase cesty III/52019 Vitanová - Oravice - Zuberec, v trase cesty II/584 Zuberec - Liptovská Sielnica a po lesnej ceste cez Kvačiansku dolinu, nasledujú vetvy v trase cesty II/584 Liptovská Sielnica - Liptovský Mikuláš a v trasách ciest III/018104 Liptovská Sielnica - Liptovský Michal, I/18 Liptovský Michal - Ružomberok - SKCHVU008 Horná Orava, SKUEV0304 Oravská vodná nádrž, SKUEV0307 Tatry, SKCHVU050 Chočské vrchy, SKUEV0253 Váh*

CYKLISTICKÁ DOPRAVA - Návrhové projekty 2048

- *Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Žilina - Bytča - hranica TSK - SKUEV0253 Váh*
- *Vážska dopravná cyklotrasa - úsek Strečno - Vrútky - SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV0665 Strečnianske meandre Váhu, SKCHVÚ 013 Malá Fatra*
- *Okruh okolo Oravskej priehrady - SKCHVU008 Horná Orava, SKUEV0304 Oravská vodná nádrž*
- *Rajecká dopravná cyklotrasa (Rajec - Čičmany) - SKCHVU028 Strážovské vrchy, SKUEV0256 Strážovské vrchy*
- *Turčianska cyklomagistrála - Sučany - Turčianska Štiavnička - Blatnica - Turčiansky Michal - SKUEV0238 Veľká Fatra, SKCHVU033 Veľká Fatra*
- *Kysucká cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK - SKUEV0833 Sútok Kysuce a Bystricou*
- *Liptovsko - Tatranská cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK - SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0310 Kráľovohoľské Tatry, SKUEV0296 Turková*
- *Turčianska cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK - SKUEV0238 Veľká Fatra, SKCHVU033 Veľká Fatra*
- *Donovalská cyklomagistrála - celý úsek podľa ÚPN ŽSK - SKUEV0164 Revúca, SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0197 Salatín, SKUEV0198 Zvolen, SKCHVU033 Veľká Fatra*

Všetky implementačné a plánované projekty Stratégie ŽSK prešli v Správe o hodnotení SURDM ŽSK vyhodnotením možných potenciálnych vplyvov na prvky európskej sústavy chránených území Natura 2000 (vrátane prvkov národnej sústavy chránených území a prvkov ÚSES).

V prípade, že uvedené projekty boli už posudzované podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (EIA) bude počas výstavby a prevádzky týchto projektov potrebné dodržiavať navrhované opatrenia definované v dokumentácii EIA a následne stanovené v príslušných rozhodnutiach resp. záverečných stanoviskách príslušných orgánov. V prípadoch, kedy projekty neboli posúdené bude potrebné vzhľadom k tomu, že niektoré z aktivít zasiahnu alebo sa priblížia k chráneným územiám sústavy Natura 2000 (územia európskeho významu, chránené vtáacie územia) počítať s možnosťou ich ovplyvnenia, takéto projekty bude potrebné posúdiť aj v prípade, ak priamo nespádajú pod zákon posudzovanie vplyvov na životné prostredie (EIA) podľa prílohy č. 8. Vtedy sa uplatňuje § 18 ods. g) zákona. V prípadoch, kedy sa pri realizácii projektov žiada o nenávratný finančný príspevok na základe výziev z rôznych operačných programov je k žiadostiam potrebné doložiť odborné stanovisko príslušného orgánu ochrany prírody podľa § 28 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení.

Všetky dôležitejšie projekty majúce charakter investičnej výstavby sú podrobne popísané aj s vyhodnotením vplyvov na životné prostredie, zdravie obyvateľstva a prvky ochrany prírody, vrátane území spadajúce pod Natura 2000 v Správe o hodnotení strategického dokumentu SURDM ŽSK a to v kapitole IV.1.3 Infraštruktúralne opatrenia Osobitne sú navrhnuté opatrenia na ochranu biodiverzity v kapitole V.

V štádiu projektovej prípravy týchto projektov bude preto potrebné tieto predložiť na vyjadrenie miestne príslušnej ŠOP SR, v prípade potreby modifikovať varianty a presne vyhodnotiť jednotlivé zábery biotopov a druhov národného a európskeho významu.

Celkové vyhodnotenie environmentálnych vplyvov

Prioritným cieľom správy o hodnotení bolo vyhodnotiť všetky činnosti zo stratégie, ktoré by mohli mať významnejší vplyv na životné prostredie. Všetky hodnotené činnosti majúce územný priemet a sú investičného charakteru prešli tromi úrovňami posúdenia - všeobecným podľa jednotlivých zložiek či aspektov životného prostredia, tabuľkovým vyhodnotením a na tretej úrovni boli popísané konkrétne vplyvy pre konkrétne investičné akcie. Pri tejto tretej úrovni bol dôraz kladený na vplyvy v oblasti ochrany prírody a krajiny a na ochranu vôd, ale aj ďalšie oblasti relevantné pre dané projekty. Je potrebné mať na zreteli, že posudzovanie vzhľadom na charakter strategického dokumentu, jeho rozsah a v mnohých prípadoch i neurčitosti nemohlo byť robené v mierke podrobnosti aká pripadá na proces EIA. Ciele Strategického environmentálneho posudzovania (SEA) boli zamerané na významné faktory ovplyvnenia kvality životného prostredia prípadne na vylučujúce faktory. Mnohé z odporúčaných projektov hlavne v kategórii „implementačné“ a „plánované“ už prešli posudzovaním vplyvov na životné prostredie podľa III. časti zákona č. 24/2006 Z. z. Podrobnejšie boli v správe o hodnotení strategického dokumentu popísané problémovjšie projekty ako príprava diaľnice D1 v úseku Turany - Hubová a rýchlostnej cesty R1 v úseku Slovenská Ľupča - Ružomberok - diaľnica D1.

Posúdenie zodpovedajúce úrovni SEA bolo vypracované pre všetky pripravované investičné aktivity, t.z. nielen pre tie ktoré boli autormi Stratégie odporúčené.

Z dôvodov uvedených v kapitole VI. a aj na základe vydaného rozsahu hodnotenia, bolo posúdenie vypracované v jednom variante, napriek tomu že SURDM ŽSK pracovala s niekoľkými scenármi a variantmi. Hlavným dôvodom je fakt, že varianty vyhodnocované

v stratégii (BAU variant a Gravitačný variant) obsahovali na jednej strane tie isté projekty a na strane druhej obsahovali veľmi rôznorodý počet projektov súvisiacich s rôznymi dopravnými aspektmi. Preto spracovateľ správy o hodnotení akceptoval pri výbere projektov na realizáciu argumentáciu spracovateľského kolektívu SURDM ŽSK na báze dopravného a socioekonomického vyhodnotenia.

V rámci záverov vyhodnotenia vplyvov Stratégie na životné prostredie je však potrebné uviesť jeden z najzávažnejších faktov, ku ktorým dospeli ako autori strategického materiálu tak aj správy o hodnotení. Týka sa trasovania rýchlostných ciest R1 a R3 na území Žilinského kraja. Význam trasovania rýchlostnej cesty R3 spočíva v kumulatívnom pokrytí nárokov na smerovanie transeurópskej severojužnej dopravy, v dopravnej obsluhu osídleného územia ŽSK (110 tisíc evidovaných obyvateľov v regióne Turca) a v napojení ťažiska osídlenia Banská Bystrica - Zvolen na diaľnicu D1 cez osídlené územie Turca. V prípade rýchlostnej cesty R1, lokalizovanej v koridore Banská Bystrica - Korytnica - Ružomberok, ide o úsek vedený neosídleným územím (6 tisíc evidovaných obyvateľov v údolí Revúcej) - v údolí na pomedzí území Národných parkov Nízkyh Tatier a Veľkej Fatry, súčasťou Natury 2000 - ktorý napĺňa typickú funkciu obchádzkovej trasy k osídleným územiám. Legislatíva vyššej právnej sily zákonov a nariadení EÚ - Delegované nariadenie komisie (EÚ) 2017/849 zo 7. decembra 2016, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013, pokiaľ ide o mapy v prílohe I a zoznam v prílohe II k uvedenému nariadeniu - určuje v koridore Banská Bystrica - Ružomberok komunikáciu súčasnej kategórie ciest I. triedy „cesta plánovaná na modernizáciu“.

Navyše, v záverečnom stanovisku k predmetnému koridoru R1 Banská Bystrica - Korytnica - Ružomberok vzhľadom na očakávané významné vplyvy na záujmy ochrany prírody bola daná podmienka *povoliť výstavbu len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu* a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. V prípade ak sa na príslušnom území nachádzajú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, navrhovanú činnosť možno povoliť len z takých naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sa týkajú verejného zdravia, verejnej bezpečnosti alebo priaznivých dôsledkov zásadného významu na životné prostredie, alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými dôvodmi vyššieho verejného záujmu (§ 38 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov). Z uvedeného vyplynulo pre navrhovateľa vykonať potrebné administratívne povoľovacie kroky ešte pred vydaním územného rozhodnutia.

Dňa 22. 11. 2010 bola na ministerstvo doručená žiadosť žiadateľa (SSC, IVSC Banská Bystrica) o povolenie výnimky z podmienok územnej ochrany a z podmienok ochrany chránených druhov rastlín a živočíchov na území národného parku Nízke Tatry a jeho ochranného pásma s druhým a tretím stupňom ochrany v súvislosti s prípravou a realizáciou predĺženia rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica - Ružomberok, a to jeho tretieho úseku Slovenská Ľupča - Korytnica, hranica kraja. MŽP SR, Odboru štátnej správy ochrany prírody pod číslom 1074/2014-2.1 z 27.3.2014, uvedenú žiadosť zamietlo.

Vzhľadom na vyššie uvedené dôvody bol v rámci SURDM ŽSK odporučený variant GV (Gravitačný), ktorý neuvažuje s budovaním rýchlostnej cesty R1 medzi Banskou Bystricou a Ružomberkom, ale v plnej miere navrhuje využiť koridor navrhovanej rýchlostnej cesty R3 v úseku Martin - Horná Štubňa s pokračovaním na Turček a ďalej v smere na Banskú Bystricu. Takýmto riešením by sa dosiahlo z dopravného hľadiska optimálne využitie rýchlostnej komunikácie R3, ktorá by obsluhovala aglomerácie Martina aj Banskej Bystrice.

Zásadnou úlohou do blízkej budúcnosti je preto vytipovanie optimálneho koridoru pre rýchlostnú cestu R3 v priestore medzi Šturcom a Kremnicou v smere na Banskú Bystricu. Podľa predbežného vyhodnotenia v rámci procesu SEA sa v takto zadefinovanom území

nenachádzajú veľkoplošné národné chránené územia ochrany prírody ani územia spadajúce pod Natura 2000. Nevyskytujú sa tu ani chránené vodohospodárske oblasti.

Okrem zlepšenia dopravnej dostupnosti územia Žilinského kraja a tým aj zlepšenia kvality ovzdušia hlavne v zastavanom území, bolo nosným cieľom Stratégie z hľadiska ochrany životného prostredia v maximálnej miere posilniť verejnú osobnú dopravu. Zabezpečí sa to cez nasledovné opatrenia, ktoré boli z väčšej časti navrhované v rámci Gravitačného variantu:

- Zavedenie Integrovaného dopravného systému ŽSK v plnej funkčnosti a rozšírení na celé územie kraja, vrátane TIOP, zavádzania systémov pre podporu integrácie dopravy v rámci IDS a podpory mestskej hromadnej dopravy v mestách ŽSK.
- Podpora využívania železničnej dopravy prostredníctvom zvýšenia ponuky vlakov v ŽSK najmä v prepojení: Žilina - Čadca, Žilina - Rajec, Žilina - Vrútky - Ružomberok, ale aj modernizáciou železničnej infraštruktúry - modernizácia železničného uzla Žilina, železničnej trate Čadca - Makov, Žilina - Rajec, Čadca - Skalité - Zwardoň.
- Modernizácia autobusovej stanice Žilina a modernizácia železničných staníc na terminály IDS vrátane budovanie parkovísk P+R, K+R, B+R.
- Zníženie imisného zaťaženia z nákladnej dopravy sa dosiahne dokončením výstavby verejného terminálu intermodálnej prepravy TIP Žilina a tiež dobudovaním verejných parkovísk pre cestnú nákladnú dopravu pri cestnej infraštruktúre v ŽSK.

Všetky opatrenia navrhované v Stratégii ŽSK sú zamerané na reorganizáciu dopravy a doplnenie infraštruktúry pre pešiu, cyklistickú, verejnú a individuálnu automobilovú dopravu. Ich cieľom je zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti, vybudovanie nových prepojení, obchvatov, prekládok a podobne s cieľom odklonenia tranzitnej dopravy mimo obytne zóny miest a obcí, zvýšenie bezpečnosti v doprave, zníženie podielu automobilovej dopravy a zvýšenie podielu verejnej dopravy na preprave osôb, ktorú sa postupne navrhuje plne elektrifikovať, skvalitnenie cyklistickej infraštruktúry a infraštruktúry pre peších s následným zvýšením ich podielu na preprave osôb a zvýšenie ich bezpečnosti.

Nezávisle na vyššie uvedenom možno vo všeobecnosti sumarizovať očakávané pozitívne a negatívne vplyvy nasledovne:

Očakávané pozitívne vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva:

- zníženie intenzity dopravy v obytných častiach miest a obcí z dôvodu odklonu tranzitnej dopravy mimo mestá a obce a zvýšenia podielu verejnej osobnej dopravy,
- zníženie imisií z dôvodu zníženia intenzity dopravy a postupnej modernizácii a elektrifikácii vozového parku VOD, vrátane zvýšenia podielu elektromobilov, resp. ekologicky výhodnejších automobilov,
- zníženie hlukovej záťaže pozdĺž najviac frekventovaných komunikácií hlavne z dôvodu zníženia intenzity dopravy,
- zvýšenie bezpečnosti cyklistov a chodcov z dôvodu skvalitnenia a dobudovania infraštruktúry,
- zníženie nehodovosti na cestách lepšou organizáciou a skvalitnením infraštruktúry,
- zvýšenie pohybovej aktivity obyvateľstva,
- výsadba zelene pozdĺž komunikácií, cyklistických ciest a chodníkov pre peších.

Negatívne vplyvy na životné prostredie a na zdravie obyvateľstva:

- trvalý záber poľnohospodárskej pôdy a lesných porastov,
- stret s prírodnými biotopmi a prvkami územného systému ekologickej stability,
- trasovanie dopravných stavieb záplavovým územím a územiami postihnutými zosuvmi,
- produkcia odpadov pri obnove vozového parku a rekonštrukcii infraštruktúry,
- krátkodobý vplyv počas výstavby - hluk, prach, odpady.

Všeobecne je možné konštatovať, že pozitívne vplyvy prevažujú nad negatívnymi, podmienkou je však dodržiavanie navrhovaných opatrení definovaných v kap. V.

Kumulatívne a synergické vplyvy

V strategickom dokumente takéhoto rozsahu sa kumulatívne a synergické efekty, vplyvy prejavujú hlavne v územiach, kde sa realizuje alebo pripravuje na realizáciu viac investičných aktivít. V posudzovanom území v pôsobnosti ŽSK sa nachádza niekoľko území/priestorov, kde bude realizovaných viac ako jedno opatrenie.

Ako jedno z najviac rozvojových území v rámci kraja z pohľadu dopravnej infraštruktúry je region Kysúc. Najzaťaženejším územím bude priestor od Oščadnice po hranice s PR a ČR, kde sa v súčasnosti realizuje diaľnica D3 a v budúcnosti pribudnú jej ďalšie úseky, ako aj rýchlostná cesta R5 a cesta I/11 a I/12. Navyše sa v tomto koridore bude modernizovať železničná trať.

Úsek Svrčinovec - hranica SR/ČR

- ŽSR - Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, realizácia 2028
- R5 Svrčinovec - št. hr. SR/ČR 2026_4pruh

V pomerne úzkom priestore je kumulácia viacerých líniových prvkov: cesta I/11, dvojkoľajová železničná trať č. 127 Žilina - Čadca - št. hranica SR/ČR, plánovaná R5, ktoré pretínajú terestrický NRBk Veľký Polom - Skalité - Rieka. Rozširujúca sa zástavba taktiež výrazne negatívne obmedzuje koridor. V rámci uvedeného úseku bol identifikovaný migračný koridor, v rámci ktorého je navrhovaný ekodukt, ktorý by mal byť realizovaný podľa TP 067 aby plnil svoju funkciu a zmiernil negatívne dopady na migráciu živočíchov. Presnú lokalizáciu a parametre ekoduktu je nevyhnutné riešiť v spolupráci so ŠOP SR.

Úsek Horelica - Oščadnica

- ŽSR - Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, realizácia 2028
- D3 Oščadnica - Čadca Bukov II. profil 2026_4pruh

Trasa železničnej trate pretína terestrický RBk Vysoká nad Kysucou - Oščadnica. Migračnú bariéru predstavujú paralelne prebiehajúce cesty I/11 a I/11A s vysokou intenzitou dopravy, plánovaná diaľnica D3. Ich bariérový efekt umocňuje aj železničná trať Čadca - Krásno nad Kysucou, ktorá predstavuje v rámci Kysúc jeden z dvoch úsekov s najvyššou mortalitou zveri na železnici. V uvedenom úseku by bolo vhodné umiestniť ekodukt ponad železniciu (s vhodným oplatením) a zachovať priechodnosť pod mostným objektom na ceste I/11, ktorý je vhodný pre veľké šelmy.

Úsek Svrčinovec - Skalité - št.hr. SR/PR

- D3 Svrčinovec križ. R5 - Skalité - št.hr. SR/PR II. profil (4pruh)
- ŽSR - Zdvojkolajnenie železničnej trate č. 129 I. kategórie existujúcom koridore trate v úsekoch Čadca - Skalité - štátna hranica SR/PR (ÚPN ŽSK)

Trasa D3 pretína hydricko-terestrický nadregionálny biokoridor - vodný tok Kysuca a Čierňanka a pretína terestricky NRBk Veľký Polom - Skalité - Rieka. Okrem diaľnice D3, biokoridor pretína aj cesta I/12 a jednokoľajová železničná trať č. 129 Čadca - Skalité (Zwardoň), čím dochádza ku kumulácii líniových dopravných prvkov v tomto priestore. Diaľnica D3 významnejšie neobmedzuje biokoridorovú funkciu terestrického NRBk a pre všetky typy živočíchov je priechodná, nakoľko je v tomto úseku vedená na pilieroch v dostatočnej výške nad terénom. Na ceste I/12 sa v dôsledku otvorenia D3 podstatne znížila intenzita dopravy a premávka na železničnej trati č. 129 Čadca - Skalité (Zwardoň) v tomto

úseku je relatívne nízka, preto napriek kumulácii líniových dopravných prvkov naďalej ostáva funkcia NRBk zachovaná. Problémom narušenia biokoridoru je skôr zástavba IBV a oplocovanie pozemkov, ktorých regulácia je možná len prostredníctvom ÚPD.

Úsek Čadca - Raková

- ŽSR - Rekonštrukcia železničnej trate Čadca - Makov
- ŽSR - Modernizácia železničnej trate Čadca - Makov na zvýšenie traťovej rýchlosti na 120 km/h a elektrifikácia trate

Sú tu kumulované dopravné líniové prvky ako je cesta II/487 a žel. trať č. 128 Čadca - Makov. V rámci dokumentácie „Katalóg opatrení pre zabezpečenie priechodnosti dopravnej infraštruktúry pre živočíchy v pilotnom území Kysuce - Malá Fatra - Strážovské vrchy (6/2019)“ bol vyčlenený koridor prechodu živočíchov (stredne veľkých), ktorý by mal zostať zachovaný.

Úsek Klubina - Zborov

- *Cesta II/520 Obchvat obce Zborov nad Bystricou_2pruh*

Cesta II/520 a cyklotrasa medzi obcami Klubina a Zborov pretínajú RBk Klubina. V zmysle dokumentácie „Katalóg opatrení pre zabezpečenie priechodnosti dopravnej infraštruktúry pre živočíchy v pilotnom území Kysuce - Malá Fatra - Strážovské vrchy (6/2019)“ by mal byť v území vybudovaný ekodukt s parametrami pre stredne veľké a veľké cicavce. Presnú lokalizáciu a parametre ekoduktu je nevyhnutné riešiť v spolupráci so ŠOP SR. V rámci ÚPN je potrebné vytvoriť v tomto priestore územnú rezervu pre navrhovaný ekodukt. Navrhovaný obchvat obce je v kontakte s biokoridorom a v projektovej príprave bude potrebné rešpektovať územnú rezervu pre ekodukt.

Úsek Žilina Brodno - Oščadnica

- D3 Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto 2025_4pruh
- D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica 2025_4pruh
- ŽSR - Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, realizácia 2028

V dokumentácii „Katalóg opatrení pre zabezpečenie priechodnosti dopravnej infraštruktúry pre živočíchy v pilotnom území Kysuce - Malá Fatra - Strážovské vrchy (6/2019)“ je v úseku medzi Kysuckým Novým Mestom a Oškardou vyčlenený migračný koridor živočíchov (nie je vyčlenený v dokumentáciách ÚSES). Zabezpečenie konektivity v migračnom koridore pomocou výstavby ekoduktov by bolo vzhľadom k ďalším lokalitám na plánovanej trase D3 v úseku Žilina - Oščadnica (Horelica - Oščadnica, Kysucký Lieskovec, Povina) pomerne finančne náročnejšie (ekodukt ponad cestu I/11, prípadne ponad rieku Kysuca, ktorá tečie paralelne s cestou I/11, ďalší ekodukt ponad plánovanú diaľnicu D3 a ponad železnicu ZA - CA). V uvedenej dokumentácii je odporúčané pre prípadné projektovanie ďalších ekoduktov na Kysuciach skôr niektoré z lokalít: Horelica - Oščadnica, Kysucký Lieskovec, alebo Povina.

Trasa D3 pretína terestrický NRBk Škorča - Tábor spájajúci RBc Chotárny kopec - Vojtov vrch a Černatín - Skáčková hora - Holý vrch, ďalej terestrický regionálny biokoridor Klubina - Chotárny kopec, hydricko-terestrický RBk vodný tok Bystrica a terestrický RBk Vysoká nad Kysucou - Oščadnica. Migračnú bariéru na uvedených biokoridoroch umocňuje lokalizácia niekoľkých líniových dopravných prvkov: najmä cesta I/11 s vysokou intenzitou dopravy, dvojkoľajová železničná trať č. 127 Čadca - Krásno nad Kysucou - Žilina, plánovaná diaľnica D3, intenzívna zástavba. Podľa dokumentácie „Katalóg opatrení pre zabezpečenie priechodnosti dopravnej infraštruktúry pre živočíchy v pilotnom území Kysuce - Malá Fatra - Strážovské vrchy (6/2019)“ by mali byť v území vybudované ekodukty s parametrami pre stredne veľké a veľké cicavce a to v úsekoch Kysucký Lieskovec - Povina a Dunajov -

Ochodnica. Presnú lokalizáciu a parametre ekoduktu je nevyhnutné riešiť v spolupráci so ŠOP SR. V rámci ÚPN je potrebné vytvoriť v tomto priestore územnú rezervu pre navrhované ekodukty.

Úsek Stráža - Belá

- II/583 Cesta Obchvat obcí Krasňany - Stráža - Belá_2pruh

Navrhovaný obchvat pretína biokoridor, ktorý je situovaný na konci obce Stráža (v smere od Žiliny) a jeho šírka dosahuje približne 250 m (využívajú ich stredne veľké a veľké cicavce). Biokoridor je ohrozený aj rozširovaním zástavby.

Úsek Turany - Hubová

- D1 Turany - Hubová 2028_4pruh
- ŽSR - Modernizáciu železničnej trate č. 180 I. kategórie na traťovú rýchlosť 160 km/h, v úsekoch Žilina - Vrútky - Kľačany - Ružomberok - Vlady (ÚPN ŽSK)

Diaľnica D1 pretína RBk Trusalová - Podhradie. Okrem diaľnice bariérový efekt umocňuje aj prítomnosť cesty I/18 a dvojkoľajová železničná trať č. 180 Kľačany - Vrútky - Žilina. Z hľadiska výskytu dopravných kolízií s medveďom hnedým ide o najproblematickejší úsek v uvedenom úseku. V predmetnom úseku je plánovaný ekodukt ako kompenzačné opatrenie pri výstavbe diaľničného úseku D1 Turany - Hubová. Zelený most by mohol zabezpečiť priepustnosť krajiny, avšak v tomto štádiu je ťažké predpokladať, aká bude situácia vzhľadom na to, že v území je vysoká koncentrácia kolíznych prvkov (diaľnica a privádzače, cesta I/18, dvojkoľajová železnica, derivačný kanál, štrkoviská). Problematiku celej stavby a parametre jej stavebných objektov vyriešiť v rámci prípravy stavby a v povoľovacom procese stavby.

Úsek Martin - Turček hr. kraja

- R3 Martin - Rakovo 2025_4pruh
- R3 Rakovo - Mošovce 2028_4pruh
- R3 Mošovce - Horná Štubňa 2028_4pruh
- Cesta I/65, súběžná s rýchlostnou cestou R3, homogenizácia ťahu v trase súčasných ciest II/519, III/2176, III/2183 Príbovce - Mošovce - Turčianske Teplice - západný obchvat Turčianske Teplice - Horná Štubňa križ. R3_2pruh
- R3 Horná Štubňa - Turček hr. kraja - Banská Bystrica križ. R1 s I/59 Karlová (plus presmerovanie E77 do trasy R3) 2028_4pruh
- R3 Horná Štubňa - Ráztočno 2035_2pruh
- Cesta I/65, súběžná s rýchlostnou cestou R3, pried'ah Martin, rozšírenie na 4 pruhy

V pomerne úzkom území sú trasované viaceré líniové dopravné prvky: cesta I/65, železničná trať č. 170 Vrútky - Zvolen, č. 171 Zvolen - Diviaky, plánovaná R3, cesty II. a III. tr., ktoré pretínajú viacero RBk. Rozširujúca sa zástavba taktiež výrazne negatívne obmedzuje koridory. Realizácia výstavby R3 spôsobí zvýšenie bariérového efektu pre migráciu fauny, ktorý bude eliminovaný, resp. zmiernený vyhovujúcimi šírkovými a výškovými prechodmi popod mostné objekty a pomocou priepustov.

Úsek Hubová - Ivachnová

- D1 Hubová - Ivachnová (1. 2. fáza) 2023_4pruh
- R3 Dolný Kubín Juh - Hubová D1 2030_4pruh
- ŽSR - Modernizáciu železničnej trate č. 180 I. kategórie na traťovú rýchlosť 160 km/h, v úsekoch Žilina - Vrútky - Kľačany - Ružomberok - Vlady (ÚPN ŽSK)

Trasa D1 Hubová - Ivachnová na dvoch miestach premost'uje rieku Váh, ktorá predstavuje NRBK a zároveň územie európskeho významu SKUEV0253 Váh. Mostné objekty predstavujú určitý bariérový prvok hlavne pre vtáčstvo migrujúce údolím Váhu. Mostné objekty by mali byť

vybavené prvkami zabraňujúcim stretmi s vtáctvom. Predmety ochrany územia európskeho významu SKUEV0253 Váh by nemali byť prevádzkou D1 ohrozené.

Trasa D1 je v kontakte s NRBk Veľká Fatra - Chočské vrchy - Malá Fatra ako aj NRBk Ďumbierske Nízke Tatry - Chočské vrchy. V dotknutých úsekoch dochádza ku kumulácii niekoľkých líniových dopravných prvkov: cesta I/18, žel. trať č. 180, navrhovaná D1 (vo výstavbe). Realizáciou D1 dochádza k zosilneniu bariérového efektu a narušeniu koridorovej funkcie prvkov ÚSES. V rámci aktualizovanej dokumentácie RÚSES okresu Ružomberok (2013) sú v rámci uvedených biokoridorov navrhované ekodukty. Čiastočné zmiernenie poskytujú budované mostné objekty, ktorých parametre by mali umožniť migráciu živočíchov. Po výstavbe by mala byť priechodnosť biokoridorov monitorovaná.

Úsek Tvrdošín - Dolný Kubín

Týka sa projektov:

- R3 Tvrdošín - Nižná 2022_2pruh
- R3 Nižná - Dlhá nad R3 Oravou 2027_2pruh
- R3 Dlhá nad Oravou - Sedliacka Dubová 2027_2pruh
- R3 Oravský Podzámok - Dolný Kubín juh 2032_4pruh

R3 v hodnotených úsekoch zasahuje do územia európskeho významu SKUEV0243 Orava (územie európskeho významu predstavuje zároveň aj CHA Rieka Orava a Ramsarskú lokalitu medzinárodného významu - Rieka Orava a jej prítoky ako aj NRBk), predpokladá sa aj zásah do biotopov národného a európskeho významu. Trasa R3 pretína niekoľko prvkov ÚSES: RBc Bielska skala, RBk: Studený potok, vodný tok Oravica, Osičiny - Bielska skala, Tatry - Kopec - Budín, Minčol - Sopúšky - Orava - Hrnčárky.

V pomerne úzkom údolí tu dochádza na niekoľkých miestach ku kumulácií pomerne hustej zástavby a líniových dopravných prvkov: cesta I/59, I/70, žel. trať č. 181, cesty II. a III. triedy. Navrhovaná rýchlostná cesta R3 migračnú bariéru na uvedených biokoridoroch umocňuje. V rámci aktualizovanej dokumentácie RÚSES okresov Dolný Kubín (2010) a Tvrdošín (2013) sú v rámci uvedených biokoridorov navrhované ekodukty na zmiernenie negatívnych dopadov.

Pravdepodobne významné cezhraničné environmentálne vplyvy vrátane vplyvov na zdravie

Návrh strategického dokumentu rieši otázky a problémy regionálneho charakteru v celonárodnom kontexte. Niektoré realizované a pripravované líniové stavby budú budované až po hranicu s ČR a PR. Každá z významnejších navrhovaných aktivít investičného charakteru prešla alebo prejde vo fáze predprojektovej prípravy procesom posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA) podľa predmetného zákona č. 24/2006 Z.z. Ako výstup z tohto procesu je aj zhodnotenie možných pravdepodobne významných cezhraničných environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie resp. definovanie potreby cezhraničného posudzovania. Na základe súčasného vyhodnotenia vplyvov na životné prostredie sa *nepriaznivé cezhraničné environmentálne vplyvy sa nepredpokladajú.*

Rozsah hodnotenia určený podľa § 8 zákona č. 24/2006 Z. z. Okresným úradom Žilina, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja - list č. OU-ZA-OSZP2-2019/024927-62/Gr zo dňa 12. 07. 2020

Úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov hodnoteného strategického dokumentu je posúdená tiež i na základe naplnenia špecifických požiadaviek uvedených v rozsahu hodnotenia určeného podľa § 8 citovaného zákona Okresným úradom Žilina, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja v liste č. OU-ZA-OSZP2-2019/024927-62/Gr zo dňa 12. 07. 2020, v rámci

ktorého Okresný úrad Žilina stanovil zohľadniť pripomienky, ktoré boli zaslané k oznámeniu a predložené v rámci prerokovania rozsahu hodnotenia. Spracovateľ Správy o hodnotení vyhodnotil všetky opodstatnené stanoviská a pripomienky, ktoré boli doručené k oznámeniu o strategickom dokumente a zapracoval ich do príslušných kapitol Správy o hodnotení. Výsledok akceptovania/neakceptovania požiadaviek je zrozumiteľne a v dostatočnej podrobnosti zdokumentovaný v správe o hodnotení - tabuľka 2 Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia a spôsoby ich riešenia.

VI. ZÁVERY

1. Výsledok procesu posudzovania

Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie strategického dokumentu „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“ podľa ustanovení zákona o posudzovaní, pri ktorom sa zväžil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, kumulatívnych vplyvov, ich rozsahu a trvania, so zameraním najmä na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi na národnej, regionálnej a lokálnej úrovni, za súčasného stavu poznania

s a o d p o r ú č a

schválenie strategického dokumentu „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“ s podmienkou dodržania podmienok uvedených v časti VI. „Záver“, bode č. 3 „Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu“ tohto záverečného stanoviska.

2. Odporúčaný variant

Rozhodujúce kritérium pre posúdenie úplnosti Správy o hodnotení strategického dokumentu predstavuje „Rozsah hodnotenia“ Okresného úradu Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, určený listom č. OU-ZA-OSZP2-2019/024927-62/Gr z 12. 07. 2019 podľa § 8 citovaného zákona. Podľa určeného rozsahu hodnotenia sa vo veci variantov pre ďalšie hodnotenie uvádza: Pre ďalšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti neboli okrem predloženého variantu určené iné variantné riešenia vypracovania strategického dokumentu „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“.

Na základe vyššie uvedeného vydaného rozsahu hodnotenia, bolo posúdenie strategického dokumentu „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“ vypracované v jednom predložennom variante - Gravitačný variant, ktorý bol vo výstupe Strategického dokumentu odporúčaný pre ďalšie hodnotenie ako jeden z dokumentov riešených variantov. Vypracovanie Doplnku Správy o hodnotení bolo určené Okresným úradom Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, listom č. OU-ZA-OSZP2-2020/003677-103 z 15.05.2020 na základe akceptácie upozornenia organizácie Inštitút pre ochranu prírody, Banská Bystrica, na závažné skutočnosti, ktoré absentujú v správe o hodnotení tohto dokumentu (napr. Zámer navrhovanej činnosti „I/59 (R1) Banská Bystrica - hranica kraja - Ružomberok D1“ v súvislosti s absenciou udelenia štatútu vyššieho verejného záujmu a iné). V rámci Doplnku Správy o

hodnotení bolo vypracované i posúdenie do odporúčaného Gravitačného variantu nezaradených projektov, prevzatých z BAU variantu Strategického dokumentu.

Pre prijatie a schválenie strategického dokumentu sa na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie odporúča variant riešený v Správe o hodnotení, uvedený a odporúčaný v samotnom posudzovanom strategickom dokumente „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“ s označením Gravitačný variant.

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

V súvislosti s prijímaním a schvaľovaním SURDM ŽSK odporúčame dopracovať, upraviť resp. doplniť predmetný návrh strategického dokumentu o relevantné požiadavky a pripomienky, vyplývajúce zo stanovísk, ktoré boli vznesené dotknutými orgánmi, obcami a verejnosťou v procese posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie.

Formálne pripomienky:

- odporúčame text upraviť v súlade s pravidlami slovenského pravopisu;
- je potrebné vysvetliť a dodržiavať zavedené skratky;
- je potrebné uvádzať správne názvy právnych predpisov, napr. je nesprávne uvedený názov „zákon NR SR č. 24/206 Z. z.“ a pod.;
- dodržiavať terminológiu používanú v civilnom letectve - opraviť v texte SURDM ŽSK;
- zosúladiť mapových podkladov s nadradenými strategickými podkladmi;
- v texte SURDM ŽSK opraviť chybné uvedené okresy u obcí Liptovská Teplá a Liptovská Osada (viď str. 247 a 249).

Na základe pripomienok dotknutých orgánov, obcí a dotknutej odbornej verejnosti je potrebné Návrh strategického dokumentu v pripomienkovaných častiach odborne prehodnotiť a nasledovne upraviť:

Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny

Doplniť do navrhovaných opatrení v časti "Návrhy opatrení na zmiernenie obmedzenia migrácie živočíchov":

- v prípade, že migračnou bariérou je niekoľko dopravných prvkov v území (cesta, železničná trať) už v predrealizačnej etape projektu navrhovať opatrenia komplexne, aby bol zabezpečený prechod živočíchov cez všetky identifikované bariéry
- opatrenia na ochranu migračných koridorov v nadväznosti na migračné objekty navrhnuť tak, aby bola zabezpečená ich funkčnosť
- navrhované opatrenia na zmiernenie vplyvov na migráciu živočíchov konzultovať už v predrealizačnej etape projektu s odbornou organizáciou ochrany prírody

Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Inštitút dopravnej politiky

Úprava SURDM ŽSK na základe prehodnotenia pripomienok:

- je potrebné odôvodniť, prečo je v texte v bode 4.4.1 uvedené len slovné spojenie „prevádzku turbovrtuľových dopravných lietadiel“;
- v bode 4.4.1 je uvedené „Nedostatočná dopravná dostupnosť územia leteckou dopravou zároveň limituje schopnosť kraja získavať nových investorov a jeho pozíciu v aktívnom cestovnom ruchu.“ Je potrebné uviesť zdroj dokumentu, ktorý potvrdzuje uvedenú informáciu;
- v bode 4.4.2 je uvedené „schválené pre nepravidelnú regionálnu dopravu a obchodné lety.“

Je potrebné uviesť správne informácie uvedené v povolení na prevádzkovanie Letiska Žilina;

- je potrebné vysvetliť slovné spojenie „regionálnu dopravu“ vo vzťahu k civilnému letectvu a vykonávaniu obchodnej leteckej dopravy;
- je potrebné vysvetliť rozdiel medzi slovnými spojeniami „regionálna doprava“ a „obchodné lety“:
- v bode 5.2.1.4 je uvedené „Na zabezpečenie spojenia leteckou dopravou pre potreby priemyslu a turistického ruchu do regiónu severo-západného Slovenska je potrebné vo vzťahu k letisku Žilina vykonať rad organizačných opatrení, ktoré sú úzko prepojené s prevádzkovým i opatreniami, znovuzavedením pravidelnej leteckej dopravy a rozvojom infraštruktúry letiska.“. Uvedenú informáciu je potrebné preformulovať;
- v bode 5.2.1.4 je uvedené „V súvislosti so znovuzavedením pravidelnej leteckej dopravy na letisku Žilina je potrebné zabezpečiť certifikáciu letiska v súlade s Nariadením komisie (EÚ) č. 139/2014 z 12. februára 2014, ktorým sa stanovujú požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letísk podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.“ Je potrebné odôvodniť potrebu osvedčenia Letiska Žilina v súlade s nariadením (EÚ) č. 139/2014 v platnom znení;
- v bode 5.2.3.7 je uvedené „Letisko Žilina má spracovanú dokumentáciu pre územné rozhodnutie (z roku 2008) na predĺženie RWY na konečných 2 450 m a šírku 45 m. Na uvedené predĺženie RWY bolo v r. 2008 spracované a prerokované posúdenie dopadov na životné prostredie.“;
- v bode 4.4.3 je uvedené „V roku 2007 bola spracovaná, prerokovaná a schválená dokumentácia pre územné rozhodnutie (DUR) predĺženia vzletovej a pristávacej dráhy letiska Žilina na dĺžku 2 450 m, vrátane dokumentácie dopadov na životné prostredie (EIA) v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.“. Je potrebné uvedené informácie zosúladiť;
- v bode 5.2.3.7 je uvedené „Zároveň bola zabezpečená územná ochrana rozvoja letiska (vrátane vzdušného priestoru) vyhlásením ochranných pásiem letiska dňa 29.3.2017 rozhodnutím DÚ 2452/2017/ROP120-OP/9575.“ Je potrebné vysvetliť, čo sa myslí slovným spojením „ochrana ... vzdušného priestoru“;
- vo všetkých prípadoch stavieb pozemných komunikácií treba uviesť, že ide o indikatívne termíny uvedenia do prevádzky - uviesť poznámku „Skutočné termíny realizácie budú stanovené na základe postupu majetkovoprávneho usporiadania pozemkov a v závislosti od vydania potrebných právoplatných rozhodnutí a povolení, potvrdení ekonomickej efektívnosti investície, a taktiež po zohľadnení možností zabezpečenia finančných prostriedkov, potrebných na realizáciu stavby.“;
- str. 77 SURDM ŽSK - vypustiť text „Poľsko nepripravuje ani výhľadovo neuvažuje s kvalitatívnou kontinuitou komunikácie typu rýchlostnej cesty v pokračovaní R3 na svojom území“ - v súčasnosti poľská strana tento postoj prehodnocuje;

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, Sekcia rozvoja vidieka a priamych platieb

Úprava SURDM ŽSK na základe prehodnotenia pripomienok:

- zapracovať do strategického dokumentu vo všeobecnej rovine nasledovné body:
 1. Rekonštrukcia lávky pre peších cez Váh medzi obcami Švošov a Hubová.
 2. Rekonštrukcia lávky pre peších cez Váh medzi obcami Podtureň a Liptovský Ján.
 3. Rekonštrukcia lávky pre peších cez Váh v obci Kotešová.
- V dokumente „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja“ doplniť vysvetlivky k mapám na stranách 100 - 111 (obr. 4.1 až 4.14), ako aj k mape na str. 137 (obr. 4.43) a doplniť popis tabuliek 5.11 a 5.12 (vysvetliť

skratky KIRI, KRUT, kEkv). Na str. 225 v predposlednom riadku opraviť údaj o okrese (správne je okres Bytča, nie okres Žilina) a údaj o čísle mostného objektu. Údaje o okrese je potrebné opraviť aj na str. 226 v šiestom riadku (správne je okres Kysucké Nové Mesto, nie okres Čadca) a na str. 227 v druhom riadku (správne je Ružomberok, nie Liptovský Mikuláš). Na str. 228 v treťom riadku odspodu je potrebné slová „vo Svarínke“ nahradiť slovami „vo Svaríne“.

Doplniť do navrhovaných opatrení - časť Opatrenia na ochranu pôdy a humusového horizontu

- pri rozvoji dopravnej infraštruktúry v rámci jednotlivých projektov minimalizovať záber lesných pozemkov.

Banskobystrický samosprávny kraj, Oddelenie územného plánovania a životného prostredia (list č. 07570/2020/ODDUPZP-4 z 15. 05. 2020)

Úprava SURDM ŽSK na základe prehodnotenia pripomienok:

- Prehodnotiť pripomienku: Potreba moderného železničného prepojenia krajov zo Stratégie udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja nevyplýva a zároveň nie je jasné, či sa spracovatelia uvedenej stratégie ŽSK železničným prepojením na BBSK zaoberali. Takéto cestné a železničné trasovanie by ponúkalo kvalitné prepojenie zvolensko-turčianskej rozvojovej osy.

Mesto Liptovský Mikuláš

Úprava SURDM ŽSK na základe prehodnotenia pripomienok:

- Medzi prioritné projekty s termínom realizácie 2028 zapracovať projekty, ktoré v dokumente nie sú uvedené:
 - projekt rekonštrukcie križovatky ciest I/18 a III/2337 (križovatka Okoličné na Závažnú Porubu);
 - projekt rekonštrukcie križovatky ciest I/18 a III/2335 (križovatka Okoličné na sídlisko Podbreziny);
- medzi projekty s realizáciou do roku 2028 zaradiť projekt obchvatu cesty č. II/584 v m. č. Demänová;
- V oblasti cyklo dopravy ako prioritný stanoviť projekt cyklochodníka po severnej strane vodnej nádrže Liptovskej Mary v úseku Vlachy - Liptovský Mikuláš ako súčasť Vážskej cyklomagistrály.

Obec Liptovská Sielnica

Úprava SURDM ŽSK na základe prehodnotenia pripomienok:

- obec žiada o zaradenie akcie „Rekonštrukcia cesty II/584, okr. LM, úsek: križovatka ciest II/584 a III/018104 v k. ú. Liptovská Sielnica - obec Liptovské Matiašovce (Vyšné Liptovské Matiašovce) do obsahu pripomienkovaného strategického dokumentu.

Obec Liptovské Matiašovce

Úprava SURDM ŽSK na základe prehodnotenia pripomienok:

- V dokumente sa uvádza, že plánovaný obchvat obce Liptovské Matiašovce II/584 pretína potok Suchý potok - nepretína;
- prehodnotiť pripomienku obce k požiadavke vybudovať obchvat obce Liptovské Matiašovce v čo najkratšom termíne.

Správa o hodnotení strategického dokumentu SURDM ŽSK v kapitole V. Navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie prezentuje súbor opatrení. ***Tieto opatrenia prešli procesom posudzovania vplyvov, následne boli upravené. Upravené resp. doplnené opatrenia sú uvedené kurzívou.***

Na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie sa na základe identifikácie predpokladaných vplyvov v etape posudzovania strategického dokumentu (SEA) odporúčajú pre etapu dopracovania, ďalšieho rozpracovania, posudzovania a následnej realizácie strategického dokumentu tieto opatrenia - uvedené sú v plnom znení:

Opatrenia na ochranu ovzdušia

- Hlavnými opatreniami na ochranu ovzdušia sú navrhované projekty súvisiace s dobudovaním dopravnej infraštruktúry (diaľnic, obchvatov, záchytných parkovísk, IDS, TIP, a pod.).
- V rámci stratégie boli navrhnuté adaptačné opatrenia na klimatickú zmenu, ktoré spočívajú vo výsadbe líniovej zelene pre obmedzenie prašnosti a minimalizácia nepriepustných spevnených plôch. Uvedené opatrenia majú všeobecne pozitívny vplyv, dôležité je dodržať druhové zloženie výsadby zelene, ktoré by malo rešpektovať lokálne podmienky územia. Vo voľnej krajine je potrebné rešpektovať prvky ÚSES a výsadbu konzultovať so ŠOP SR.
- Pri každom z navrhovaných projektov je potrebné implementovať špecifické adaptačné opatrenia na klimatickú zmenu.
- Počas výstavby sa očakáva znečisťovanie ovzdušia najmä vplyvom zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových plynov z nákladnej dopravy priamo na stavbe a trasách prevozu zemín a materiálov. Základné opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov prašnosti a zvýšených koncentrácií z dopravy v intravilánoch obcí sú:
 - organizačne zabezpečiť stavbu tak, aby sa realizovala len počas pracovných dní a dôsledne sa dodržiavali dni pracovného pokoja,
 - dodávateľ stavby musí zabezpečiť dôslednú údržbu prístupových komunikácií, staveniska, stavebných dvorov i depónií najmä dôsledným odprašovaním - zametáním, v prípade sucha kropením a odstraňovaním blata z plôch,
 - používanie nákladných vozidiel a stavebnej techniky v nízkoemisných triedach (EURO V - VI).

Zvýšené množstvo exhalátov zo staveniskovej dopravy počas výstavby sa nedá eliminovať. Vyššie uvedenými organizačnými opatreniami a istými obmedzeniami sa dá dosiahnuť stav akceptovateľný obyvateľmi počas určitého časovo obmedzeného obdobia.

Opatrenia na elimináciu nepriaznivých účinkov hluku

- Zásada je dodržiavať prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí v zmysle Vyhlášky č. 549/2007 Z. z.
- hlučné stavebné práce (príprava staveniska - bagrovanie, nakladanie, ťažká doprava; budovanie násypov - sypanie materiálov, rozhrňanie, zhutňovanie a pod.) vykonávať v pracovných dňoch od 7:00 - 21:00,
- počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8:00 - 13:00,
- zabezpečiť monitorovanie hluku v priľahlých častiach zastavaných území obcí,
- vypracovať hlukovú štúdiu, ktorá vyhodnotí hlukové pomery po uvedení do prevádzky a navrhne opatrenia, ktoré budú eliminovať hlukovú záťaž dotknutého obyvateľstva.
- Z opatrení na zdroji hluku ako vhodným na zníženie hlučnosti zdroja hluku je práve realizácia krytov, obrusných vrstiev a vozovky z materiálov, ktoré v interakcii s valením kolies cestných vozidiel generujú menej akustickej energie. Pre zabezpečenie čo najnižšej úrovne hlukových emisií vo vonkajšom priestore je nutné prednostne uplatňovať budovanie protihlukových stien, vhodné rozloženie zárezov a podobne. Protihlukové steny ako

opatrenia na dráhe šírenia zvuku by mali byť navrhované s ohľadom na dodržanie prípustných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí.

Opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd

- Špeciálne opatrenia je potrebné prijať v úsekoch, kde líniové stavby zasahujú do ochranných pásiem vodných zdrojov a tam, kde je potenciál na ohrozenie vodných zásob (napr. diaľnica D1 Turany - Hubová).
- Počas výstavby je dôležité preferovať a používať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám a zemné práce uskutočňovať v takom rozsahu, aby nedochádzalo k narušeniu vodného režimu.
- Zariadenia stavenísk môžu byť počas výstavby zdrojom znečistenia podzemných vôd. Ich negatívny vplyv možno výrazne obmedziť, ak sa dodržiavajú všeobecne platné legislatívne, bezpečnostné a technicko-organizačné opatrenia pri ich budovaní a pri samotnom režime prevádzky.

Ide v zásade o nasledovné prístupy:

- zabezpečiť preventívne opatrenia na ochranu vôd - spevnené plochy, vodotesné nádrže, dostatočné množstvo sorbčných materiálov a náradia na likvidáciu prípadného úniku znečisťujúcich látok,
- splaškové vody zo sociálnych a hygienických zariadení je potrebné akumulovať vo vodotesných žumpách a vyvážať na vhodnú ČOV, eventuálne používať chemické WC.
- Proti prípadnému negatívne vplyvu na podzemnú a povrchovú vodu pre obdobie výstavby a prevádzky bude potrebné vypracovať havarijný plán v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 200/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd. Návrh havarijného plánu bude potrebné prerokovať so správcom tokov v záujmovom území (Slovenský vodohospodársky podnik š.p.) a predložiť Slovenskej inšpekcii životného prostredia na schválenie.

V priebehu výstavby je všeobecne dôležité dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav stavebných mechanizmov.

- Pri plánovaní a realizácii projektov dopravnej infraštruktúry zohľadňovať požiadavky Rámcovej smernice o vodách, plánov manažmentu čiastkových povodií a zákona o vodách.
- Do SURDM ŽSK zapracovať „Konceptiu na ochranu vodných zdrojov Európy (COM(2012) 673 final zo 14. 11. 2012)“ ako aj závery, ktoré vyplynuli z posúdenia Stratégie v oblasti ochrany vôd.

Opatrenia na ochranu pôdy a humusového horizontu

- Podľa zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy možno poľnohospodársku pôdu použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely iba v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu. Orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy ustanovuje spôsob ochrany humusového horizontu poľnohospodárskych pôd (HHPP), s ktorým musí byť naložené tak, aby nedošlo k znehodnoteniu vlastností a funkcií poľnohospodárskej pôdy a aby bolo zabezpečené jeho hospodárne a účelné využitie. Pre skladovanie a ošetrovanie skrývky HHPP platí norma ST SEV 4471-84. V zmysle tejto normy a citovaných právnych predpisov depónia musí byť chránená pred veternou a vodnou eróziou, znečistením a znehodnotením (napr. stavebným materiálom, štrkom, pohonnými hmotami), ale aj pred zaburinením a rozkrádaním. Maximálna výška depónia nesmie prekročiť 3 m, so sklonom svahov maximálne 1 : 1,5.

- Počas výstavby sa opatrenia musia sústrediť na elimináciu alebo aspoň na zmiernenie vplyvov spojených s vlastnou stavbou:
 - počas výstavby využívať existujúcu sieť ciest a nevytvárať nové,
 - pri realizácii projektov železničných tratí materiál prepravovať prioritne po železnici, len v nevyhnutnom prípade a v obmedzenom rozsahu využívať cestné komunikácie,
 - pri výstavbe postupovať podľa odsúhlaseného Plánu organizácie výstavby,
 - zhutnenie pôdy pri výstavbe je vratný proces a je možné ho odstrániť použitím mechanickej rekultivácie v podobe hĺbkového kyprenia pôdy,
 - v prípade intoxikácie pôdy je potrebné ju dočasne vyradiť z poľnohospodárskeho využívania a realizovať biologickú rekultiváciu,
 - v prípade degradácie pôdy je po ukončení stavby potrebné realizovať technickú a biologickú rekultiváciu dotknutého pôdneho fondu.
- *Pri rozvoji dopravnej infraštruktúry v rámci jednotlivých projektov minimalizovať záber lesných pozemkov.*

Opatrenia na ochranu archeologických pamiatok

- Pri stavebnej činnosti v území je potrebné dodržať povinnosť ohlásenia prípadného archeologického nálezku podľa § 40 zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu, v súlade s § 127 stavebného zákona.
- V prípade nálezku archeologických pamiatok bude potrebné vykonať záchranný prieskum a dodržať súvisiace ustanovenia vyplývajúce zo zákona č. 49/2002 o ochrane pamiatkového fondu. V súlade s ustanovením § 30, odsek 4 a § 41, odsek 4 pamiatkového zákona, je potrebné pred začatím stavebných prác rešpektovať podmienky uvedené v stanovisku vydanom Krajským pamiatkovým úradom, v ktorom sú určené podmienky realizácie stavby a podmienky vykonávania archeologického výskumu na lokalitách vyznačených v situácii stavby. Časť archeologických výskumov bude realizovaná formou záchranných výskumov v predstihu a časť formou sledovania výkopových prác počas stavebných prác.
- Stavebník je povinný najmenej s trojmesačným predstihom písomne oznámiť začiatok zemných prác Archeologickému ústavu SAV Nitra. V prípade zistenia, resp. narušenia archeologických nálezov, musí nálezca ohlásiť nález Krajskému pamiatkovému úradu priamo alebo prostredníctvom obcí, v ktorých katastrálnych územiach k nálezku dôjde. Oznámenie o nálezku je povinný urobiť nálezca alebo osoba zodpovedná za vykonanie prác, pri ktorých došlo k nálezku, najneskôr na druhý pracovný deň po jeho nájdení.

Zásady nakladania s odpadmi

- Pri nakladaní so vzniknutým odpadom dodržiavať ustanovenia platných právnych predpisov z oblasti odpadového hospodárstva. V odpadovom hospodárstve sa uplatňuje nasledovná hierarchia:
 - a) predchádzanie vzniku odpadu,
 - b) príprava na opätovné použitie,
 - c) recyklácia,
 - d) iné zhodnocovanie, napríklad energetické zhodnocovanie,
 - e) zneškodňovanie.
- Cieľom odpadového hospodárstva v oblasti stavebných odpadov je do roku 2020 zvýšiť prípravu na opätovné použitie, recykláciu a zhodnotenie stavebného a demolačného odpadu vrátane zasypávacích prác ako náhrady za iné materiály najmenej na 70 % hmotnosti vzniknutého odpadu.

Opatrenia na ochranu krajiny, začlenenie technického diela do krajiny

- K opatreniam na zlepšenie estetického účinku stavby a na začlenenie technického diela do krajiny patria vegetačné úpravy a náhradná výsadba. Zároveň prispievajú k posilneniu nelesnej stromovej a krovitej vegetácie v silne urbanizovanej krajine. Výber druhovej skladby stromov a krov by sa mal orientovať na pôvodné typické druhy konkrétneho územia.
- Z hľadiska estetického vnímania stavby obyvateľstvom je potrebné navrhnuť vhodné architektonické riešenia jednotlivých objektov stavby, hlavne tých, ktoré sú opticky najexponovanejšie, ako napr.: mosty, mimoúrovňové križovatky, násypy a pod. Ďalším krokom, ktorý napomôže pri začlenení nového prvku v krajine, je rekultivácia poškodeného územia.

Všeobecné opatrenia na ochranu bioty a biodiverzity

Na minimalizovanie negatívnych dopadov na flóru, faunu, biotopy a biodiverzitu by mali byť pri jednotlivých projektoch aplikované nasledovné všeobecné opatrenia:

- minimalizovať všetky zábery biotopov, lesnej aj nelesnej drevinnej vegetácie,
- minimalizovať zábery v chránených územiach,
- nevyhnutné výruby realizovať v mimohniezdnom a mimovegetačnom období,
- minimalizovať obdobie výstavby pri stavbách zasahujúcich do vodných tokov a ich bezprostrednom okolí,
- vykonať opatrenia proti znečisteniu povrchových a podzemných vôd v prípade havarijných situácií,
- počas výstavby obmedziť výruby drevín na nevyhnutnú mieru a ostatné dreviny v blízkosti stavby chrániť pred možným mechanickým poškodením,
- pri výruboch brehových porastov pri tokoch zlikvidovať len nevyhnutný pás potrebný na realizáciu prác v rámci záberov stavby,
- počas výstavby oplotiť stavenisko v nivách vodných tokov na hranici dočasného záberu, aby sa nedbanlivosťou nepoškodzovali ekologicky cenné brehové porasty v okolí stavby,
- počas výstavby bude potrebné zabezpečiť maximálnu ochranu okolitej vegetácie, minimalizovať nevyhnutný manipulačný priestor a zostávajúcu vzrastlú zeleň zabezpečiť pred poškodením,
- pri návrhu mostných objektov je potrebné dbať o zachovanie dostatočného migračného priestoru pre živočíchy, t.j. medzi mostným objektom a vlastným brehom vodného toku ponechať voľný priestor (bermu) pre umožnenie prechodu živočíchom,
- po ukončení stavebných prác vykonať nové vegetačné úpravy, ktoré by mali byť realizované na základe vypracovania projektu vegetačných úprav schváleného príslušnou organizáciou ŠOP SR. Uprednostňované by mali byť lokálne druhy nízkych krovín z dôvodu zníženia stupňa atraktivity pre niektoré druhy vtákov a cicavcov a tým pádom aj ich možných kolízií s vozidlami,
- na plochách poškodených výstavbou zrealizovať revitalizačné opatrenia, plochy monitorovať a v prípade potreby realizovať opatrenia na zabránenie šírenia invázných druhov rastlín.

Návrhy opatrení na zmiernenie obmedzenia migrácie živočíchov

- *v prípade, že migračnou bariérou je niekoľko dopravných prvkov v území (cesta, železničná trať) už v predrealizačnej etape projektu navrhovať opatrenia komplexne, aby bol zabezpečený prechod živočíchov cez všetky identifikované bariéry,*
- *opatrenia na ochranu migračných koridorov v nadväznosti na migračné objekty navrhnuť tak, aby bola zabezpečená ich funkčnosť,*
- *navrhované opatrenia na zmiernenie vplyvov na migráciu živočíchov konzultovať už v predrealizačnej etape projektu s odbornou organizáciou ochrany prírody.*

Dôsledky negatívneho vplyvu cestnej dopravy na jednotlivé živočíšne taxóny je v praxi možné zmierniť opatreniami, ktoré zamedzujú vstupu živočíchov na vozovku a znižujú tak ich priamu mortalitu (napr. oplotením) alebo výstavbou rôznych typov migračných objektov, tzv. ekoduktov, ktoré umožňujú živočíchom prekonať cestnú bariéru bez toho, aby dochádzalo ku kolíziám. Samotné migračné objekty môžeme rozdeliť podľa spôsobu križovania komunikácie a umiestnenia na tri typy (Lehotská, Horváthová 2008):

1. ekomosty - nadúrovňové ekodukty, ktoré sú budované súbežne s výstavbou cestnej komunikácie alebo dodatočne ponad už existujúcu komunikáciu,
2. ekopodchody - úrovňové ekodukty väčších rozmerov, pri ktorých je cesta umiestnená na pilieroch a vedie ponad priestor, ktorý môžu využívať živočíchy na migráciu (k takýmto ekopodchodom patrí aj väčšina premostení riek),
3. ekotunely - podúrovňové ekodukty určené pre stredne veľké až menšie druhy cicavcov, príp. tunely menších rozmerov špeciálne budované pre obojživelníky. Jednotlivé ekodukty sa môžu líšiť z hľadiska charakteru (terestrický, terestricko-hydrický, hydrický), vzniku, rozmerov, prierezu, presvetlenia, funkčného využitia, vegetačného krytu, cieľovej skupiny živočíchov, charakteru navádzacích zariadení a prítomnosti či neprítomnosti doplnkových prvkov - atraktantov (napr. napájadlo, skupiny drevinovej vegetácie). Vhodnosť jednotlivých typov ekoduktov pre zabezpečenie migrácie cieľových druhov živočíchov a potrebné minimálne parametre technických objektov sú ešte predmetom intenzívneho výskumu. Migračné objekty (ekodukty) by mali byť lokalizované v úzkej nadväznosti na trasy biokoridorov, identifikovaných a navrhovaných v rámci dokumentácie územných systémov ekologickej stability.

Na cestách I., II. a III. triedy, je len obtiažne riešiť ekodukty, nakoľko nie je možné oplotenie týchto úsekov a navádzanie živočíchov (stredne veľkých a veľkých). V úsekoch s početnejším výskytom stretov zvery s dopravou potrebné pomocou dopravných značiek upozorniť na možný výskyt zvery, príp. znížiť rýchlosť vozidiel.

V rámci územnoplánovacej dokumentácie jednotlivých obcí bude potrebné vytvoriť územné rezervy pre možné migračné koridory pre živočíchy a to nielen pre navrhované prvky dopravnej infraštruktúry, ale aj pre existujúce.

Pre celé územie ŽSK by mala byť vypracovaná migračná štúdia v spolupráci so ŠOP SR, ktorá zhodnotí celkovú priechodnosť trasy komunikácie, vytipuje základné migračné profily (varianty migračných koridorov) a navrhne parametre migračných objektov, obdobne ako bol vypracovaný pilotný projekt „Katalóg opatrení pre zabezpečenie priechodnosti dopravnej infraštruktúry pre živočíchy v pilotnom území Kysuce - Malá Fatra - Strážovské vrchy (6/2019)“. Podrobnosti migračnej štúdie a parametre migračných objektov upravuje technický predpis MDVaRR SR, Sekcia dopravy a pozemných komunikácií: TP 04/2013 Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchy. Projektovanie, výstavba, prevádzka a oprava (8/2012).

Legislatíva uvádza:

§ 3 ods. 3 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení: vytváranie a udržiavanie územného systému ekologickej stability je verejným záujmom. Podnikatelia

a právnické osoby, ktorí zamýšľajú vykonávať činnosť, ktorou môžu ohroziť alebo narušiť územný systém ekologickej stability, sú povinní zároveň navrhnúť opatrenia, ktoré prispejú k jeho vytváraniu a udržiavaniu.

§ 4 ods. 6 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení je každý, kto buduje vodnú stavbu alebo líniovú stavbu, ktorá môže ohroziť zabezpečenie priaznivého stavu populácií druhov živočíchov v ich prirodzenom areáli v dôsledku narušenia alebo obmedzenia ich migračných trás, je povinný použiť také riešenie, ktoré zachováva migračnú priechodnosť. Za týmto účelom je povinný na vlastné náklady vykonať opatrenia umožňujúce migráciu živočíchov v miestach, ktoré sa križujú s ich migračnými trasami, a to zriadenie vhodných stavebných konštrukcií alebo technických zariadení a zabezpečenie ich funkčnosti.

Návrhy opatrení na zmiernenie negatívnych dopadov kumulatívnych vplyvov z pohľadu ochrany prírody

Pri všetkých nižšie uvedených úsekoch požadujeme vytvoriť územnú rezervu na ekodukty a ekomosty. Toto je potrebné zakomponovať aj do ÚPN jednotlivých obcí tak, ako sú uvedené nižšie.

Úsek Svrčinovec - hranica SR/ČR

- ŽSR - Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, realizácia 2028
- R5 Svrčinovec - št. hr. SR/ČR 2026_4pruh

Realizácia navrhovaného ekoduktu, ktorý by mal byť realizovaný v zmysle TP 067 aby plnil svoju funkciu a zmiernil negatívne dopady na migráciu živočíchov. Presnú lokalizáciu a parametre ekoduktu je nevyhnutné riešiť v spolupráci so ŠOP SR. V rámci ÚPN vytvoriť v tomto priestore územnú rezervu pre navrhovaný ekodukt.

Úsek Horelica - Oščadnica

- ŽSR - Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, realizácia 2028
- D3 Oščadnica - Čadca Bukov II. profil 2026_4pruh

V uvedenom úseku by bolo vhodné umiestniť ekodukt ponad železnicu (s vhodným oplatením) a zachovať priechodnosť pod mostným objektom na ceste I/11, ktorý je vhodný pre veľké šelmy. Presnú lokalizáciu a parametre ekoduktu je nevyhnutné riešiť v spolupráci so ŠOP SR. V rámci ÚPN vytvoriť v tomto priestore územnú rezervu pre navrhovaný ekodukt.

Úsek Svrčinovec - Skalité - št.hr. SR/PR

- D3 Svrčinovec križ.R5 - Skalité - št.hr. SR/PR II. profil (4pruh)
- ŽSR - Zdvojkolaženie železničnej trate č. 129 I. kategórie existujúcom koridore trate v úsekoch Čadca - Skalité - štátna hranica SR/PR (ÚPN ŽSK)

Napriek kumulácii líniových dopravných prvkov v tomto území naďalej ostáva funkcia NRBk zachovaná. Problémom narušenia biokoridoru je skôr zástavba IBV a oplocovanie pozemkov, ktorých regulácia je možná len prostredníctvom ÚPD.

Úsek Čadca - Raková

- ŽSR - Rekonštrukcia železničnej trate Čadca - Makov
- ŽSR - Modernizácia železničnej trate Čadca - Makov na zvýšenie traťovej rýchlosti na 120 km/h a elektrifikácia trate

Sú tu kumulované dopravné líniové prvky ako je cesta II/487 a žel. trať č. 128 Čadca - Makov. V rámci dokumentácie „Katalóg opatrení pre zabezpečenie priechodnosti dopravnej

infraštruktúry pre živočíchy v pilotnom území Kysuce - Malá Fatra - Strážovské vrchy (6/2019)“ bol vyčlenený koridor prechodu živočíchov (stredne veľkých), ktorý by mal ostať zachovaný. V rámci ÚPN vytvoriť v tomto priestore územnú rezervu pre koridor a nezastávať toto územie. Na ceste II/487 z bezpečnostných dôvodov osadiť značky upozorňujúce na možný prechod zvery.

Úsek Klubina - Zborov

- Cesta II/520 Obchvat obce Zborov nad Bystricou_2pruh

V zmysle dokumentácie „Katalóg opatrení pre zabezpečenie priechodnosti dopravnej infraštruktúry pre živočíchy v pilotnom území Kysuce - Malá Fatra - Strážovské vrchy (6/2019)“ by mal byť v území vybudovaný ekodukt s parametrami pre stredne veľké a veľké cicavce. Presnú lokalizáciu a parametre ekoduktu je nevyhnutné riešiť v spolupráci so ŠOP SR. V rámci ÚPN je potrebné vytvoriť v tomto priestore územnú rezervu pre navrhovaný ekodukt. Navrhovaný obchvat obce je v kontakte s biokoridorom a v projektovej príprave bude potrebné rešpektovať územnú rezervu pre ekodukt.

Úsek Žilina Brodno - Oščadnica

- D3 Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto 2025_4pruh
- D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica 2025_4pruh
- ŽSR - Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, realizácia 2028

V dokumentácii „Katalóg opatrení pre zabezpečenie priechodnosti dopravnej infraštruktúry pre živočíchy v pilotnom území Kysuce - Malá Fatra - Strážovské vrchy (6/2019)“ sú v uvedenom úseku navrhované 3 ekodukty: medzi Kysuckým Novým Mestom a Oškardou, medzi Kysuckým Lieskovcom a Povinou a medzi Dunajovom a Ochodnicou. Presnú lokalizáciu a parametre ekoduktov je nevyhnutné riešiť v spolupráci so ŠOP SR. V rámci ÚPN je potrebné vytvoriť v tomto priestore územnú rezervu pre navrhované ekodukty.

Úsek Stráža - Belá

- II/583 Cesta Obchvat obcí Krasňany - Stráža - Belá_2pruh

Na ceste bude potrebné umiestniť výstražné dopravné značky s cieľom upozorniť vodičov na zvýšenie pozornosti a odporúčané zníženie rýchlosti. V rámci ÚPN je potrebné vytvoriť v tomto priestore územnú rezervu a nerozširovať zástavbu v smere ku koridoru.

Úsek Turany - Hubová

- D1 Turany - Hubová 2028_4pruh
- ŽSR - Modernizáciu železničnej trate č. 180 I. kategórie na traťovú rýchlosť 160 km/h, v úsekoch Žilina - Vrútky - Kraľovany - Ružomberok - Vlchy (ÚPN ŽSK)

Diaľnica D1 pretína regionálny biokoridor Trusalová - Podhradie. Okrem diaľnice D1 bariérový efekt umocňuje aj prítomnosť cesty I/18 a dvojkoľajová železničná trať č. 180 Kraľovany - Vrútky - Žilina. V predmetnom úseku je plánovaný ekodukt ako kompenzačné opatrenie pri výstavbe diaľničného úseku D1 Turany - Hubová. Zelený most by mohol zabezpečiť priepustnosť krajiny, avšak v tomto štádiu je ťažké predpokladať, aká bude situácia vzhľadom na to, že v území je vysoká koncentrácia kolíznych prvkov (diaľnica a privádzače, cesta I/18, dvojkoľajová železnica, derivačný kanál, štrkoviská). Presnú lokalizáciu a parametre ekoduktov je nevyhnutné riešiť v spolupráci so ŠOP SR. V rámci ÚPN je potrebné vytvoriť v tomto priestore územnú rezervu a nerozširovať zástavbu v smere ku koridoru. Problematiku celej stavby a parametre jej stavebných objektov vyriešiť v rámci prípravy stavby a v povoľovacom procese stavby.

Úsek Martin - Turček hr. kraja

- R3 Martin - Rakovo 2025_4pruh
- R3 Rakovo - Mošovce 2028_4pruh
- R3 Mošovce - Horná Štubňa 2028_4pruh
- Cesta I/65, súběžná s rýchlostnou cestou R3, homogenizácia ťahu v trase súčasných ciest II/519, III/2176, III/2183 Príbovce - Mošovce - Turčianske Teplice - západný obchvat Turčianske Teplice - Horná Štubňa križ. R3_2pruh
- R3 Horná Štubňa - Turček hr. kraja - Banská Bystrica križ. R1 s I/59 Karlová (plus presmerovanie E77 do trasy R3) 2028_4pruh
- Cesta I/65, súběžná s rýchlostnou cestou R3, pried'ah Martin, rozšírenie na 4 pruhy

V pomerne území sú trasované viaceré líniové dopravné prvky: cesta I/65, železničná trať č. 170 Vrútky - Zvolen, č. 171 Zvolen - Diviaky, plánovaná R3, cesty II. a III. tr., ktoré pretínajú viacero regionálnych biokoridorov. Rozširujúca sa zástavba taktiež výrazne negatívne obmedzuje koridory. Realizácia výstavby R3 spôsobí zvýšenie bariérového efektu pre migráciu fauny, ktorý bude eliminovaný, resp. zmiernený vyhovujúcimi šírkovými a výškovými prechodmi popod mostné objekty a pomocou priepustov. Vo vyššom stupni projektovej prípravy bude potrebné v spolupráci so ŠOP SR identifikovať miesta ekoduktov a to nie len tých, ktoré pretínajú regionálne biokoridory, ale aj priepustov (popod R3) pre menšie druhy cicavcov a obojživelníkov, ako aj ich parametre. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do lokalít výskytu obojživelníkov, biotopov národného a európskeho významu a inventarizovať dreviny rastúce mimo les v zábere stavby. Obdobiu výstavby bude nevyhnutné venovať zvýšenú pozornosť, minimalizovať obdobie výstavby, minimalizovať zásahy v samotných tokoch a ich bezprostrednom okolí, realizovať opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd.

Úsek Hubová - Ivachnová

- D1 Hubová - Ivachnová (1. 2. fáza) 2023_4pruh
- R3 Dolný Kubín Juh - Hubová D1 2030_4pruh
- ŽSR - Modernizáciu železničnej trate č. 180 I. kategórie na traťovú rýchlosť 160 km/h, v úsekoch Žilina - Vrútky - Kral'ovany - Ružomberok - Vlachy (ÚPN ŽSK)

Trasa D1 Hubová - Ivachnová na dvoch miestach premostuje rieku Váh, ktorá predstavuje nadregionálny biokoridor a zároveň územie európskeho významu SKUEV0253 Váh. Mostné objekty predstavujú určitý bariérový prvok hlavne pre vtáctvo migrujúce údolím Váhu. Mostné objekty by mali byť vybavené prvkami zabraňujúcim stretmi s vtáctvom. Predmety ochrany územia európskeho významu SKUEV0253 Váh by nemali byť prevádzkou D1 ohrozené.

Trasa D1 je v kontakte s nadregionálnym biokoridorom Veľká Fatra - Chočské vrchy - Malá Fatra ako aj nadregionálnym biokoridorom Ďumbierske Nízke Tatry – Chočské vrchy. V dotknutých úsekoch dochádza ku kumulácii niekoľkých líniových dopravných prvkov: cesta I/18, žel. trať č. 180, navrhovaná D1 (vo výstavbe). Realizáciou D1 dochádza k zosilneniu bariérového efektu a narušeniu koridorovej funkcie prvkov ÚSES. V rámci aktualizovanej dokumentácie RÚSES okresu Ružomberok (2013) sú v rámci uvedených biokoridorov navrhované ekodukty. Čiastočné zmiernenie poskytujú budované mostné objekty, ktorých parametre by mali umožniť migráciu živočíchov. Po výstavbe by mala byť priechodnosť biokoridorov monitorovaná a na základe výsledkov navrhnuť v spolupráci so ŠOP SR opatrenia.

Úsek Tvrdošín - Dolný Kubín

- R3 Tvrdošín - Nižná 2022_2pruh

- R3 Nižná - Dlhá nad R3 Oravou 2027_2pruh
- R3 Dlhá nad Oravou - Sedliacka Dubová 2027_2pruh
- R3 Oravský Podzámok - Dolný Kubín juh 2032_4pruh

R3 v hodnotených úsekoch zasahuje do územia európskeho významu SKUEV0243 Orava (územie európskeho významu predstavuje zároveň aj CHA Rieka Orava a Ramsarskú lokalitu medzinárodného významu - Rieka Orava a jej prítoky ako aj biokoridor nadregionálneho významu), predpokladá sa aj zásah do biotopov národného a európskeho významu. Trasa R3 pretína niekoľko prvkov ÚSES: biocentrum regionálneho významu – Bielska skala, regionálne biokoridory: Studený potok, vodný tok Oravica, Osičiny - Bielska skala, Tatry - Kopec - Budín, Minčol - Sopúšky - Orava - Hrnčárky.

V pomerne úzkom údolí tu dochádza na niekoľkých miestach ku kumulácií pomerne hustej zástavby a líniových dopravných prvkov: cesta I/59, I/70, žel. trať č. 181, cesty II. a III. triedy. Navrhovaná rýchlostná cesta R3 migračnú bariéru na uvedených biokoridoroch umocňuje. V rámci aktualizovanej dokumentácie RÚSES okresov Dolný Kubín (2010) a Tvrdošín (2013) sú v rámci uvedených biokoridorov navrhované ekodukty na zmiernenie negatívnych dopadov.

Vo vyššom stupni projektovej prípravy bude potrebné aktualizovať hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 v zmysle článku 6.3 a 6.4 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať a inventarizovať dreviny rastúce mimo les v zábere stavby. Spracovať migračnú štúdiu a vyhodnotiť vplyvy na migráciu živočíchov.

Všetky mostné objekty by mali byť navrhnuté s dostatočnou výškou a parametrami pre bezkolízny prechod živočíchov a minimalizovanie zásahov v samotnom toku Oravy a Studeného potoka. Mostné objekty predstavujú určitý bariérový prvok hlavne pre vtáctvo, preto by mali byť vybavené prvkami zabraňujúcim stretom s vtáctvom. Osobitnú pozornosť je potrebné venovať možnému ohrozeniu kvality vody v tokoch a ich bezprostrednom okolí. V rámci aktualizovanej dokumentácie RÚSES okresov Dolný Kubín (2010) a Tvrdošín (2013) sú v rámci uvedených biokoridorov navrhované ekodukty. Ich lokalizáciu a parametre bude potrebné prekonzultovať so ŠOP SR.

Všeobecné opatrenia na pre predrealizačnú etapu riešenia jednotlivých projektov

- *Zabezpečiť dôsledné uplatnenie posudzovania vplyvov na životné prostredie na úrovni konkrétnych činností (projektov) podľa tretej časti zákona č. 24/2006 Z. z. tak, aby bola zabezpečená ich environmentálne prijateľná lokalizácia, technická a technologická optimalizácia, výber najlepších dostupných technológií, ako aj vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických aspektov.*
- *Pre jednotlivé projekty, u ktorých sa predpokladá, že môžu mať samostatne alebo v kombinácii s iným plánom alebo projektom významný vplyv na územie Natura 2000 je potrebné previesť tzv primerané posúdenie, t.j. vyhodnotiť vplyv na územia sústavy Natura 2000 podľa Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 (ŠOP SR, 2016). Uvedená legislatívna požiadavka je plne v kompetencii príslušného štátneho orgánu ochrany prírody a krajiny.*

Pri príprave konkrétnych projektov je potrebné dodržať požiadavky všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti ochrany a tvorby životného prostredia vrátane zdravia obyvateľov, ktoré budú platné v čase ich prípravy a realizácie, vrátane všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa s § 14 a prílohy č. 6 zákona v súčinnosti s Úradom verejného zdravotníctva Slovenskej republiky na základe oznámenia, stanovísk k oznámeniu, určeného rozsahu hodnotenia, správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu, verejného prerokovania, odborného posudku a konzultácií.

Pri hodnotení podkladov a vypracovaní tohto záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.

Pri odporúčaní návrhu strategického dokumentu sa brali do úvahy environmentálne, sociálne a hospodárske vplyvy na národnej, regionálnej a lokálnej úrovni, ako aj vplyvy na horninové prostredie, reliéf, nerastné suroviny, geodynamické a geomorfologické javy, pôdu, miestnu klímu, ovzdušie, povrchové a podzemné vody, hlukovú situáciu a ďalšie fyzikálne a biologické charakteristiky, na genofond, biodiverzitu, biotu, ekologickú stabilitu, chránené stromy, na chránené územia podľa zákona o ochrane prírody, krajinu, jej štruktúru, využívanie a scenériu krajiny, územný systém ekologickej stability, obyvateľstvo a jeho zdravie, odpadové hospodárstvo, zdravotné riziká, sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti, narušenie pohody a kvality života a ich zraniteľnosť, na urbánny komplex a využívanie zeme, na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické a archeologické náleziská, štruktúru sídiel, architektúru, budovy, na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy, na poľnohospodársku a priemyselnú výrobu, lesné hospodárstvo, dopravu, stavby, činnosti, infraštruktúru, služby, rekreáciu a cestovný ruch.

Predložená správa o hodnotení strategického dokumentu SURDM ŽSK v dostatočnej miere primerane ku charakteru strategického dokumentu identifikuje a popisuje predpokladané vplyvy na životné prostredie vo vzťahu k jednotlivým v stratégii zaradeným a hodnoteným projektom.

Eliminácia, prípadne minimalizácia potenciálnych negatívnych environmentálnych vplyvov je v prípade realizácie jednotlivých projektov (navrhovaných činností) podmienkou realizácie preventívnych opatrení a monitoringu v polohe jednotlivých projektov podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

K správe o hodnotení strategického dokumentu a jej Doplnku bolo doručených 70 písomných stanovísk. Z toho bolo 16 stanovísk s pripomienkami a 54 stanovísk bolo bez pripomienok a požiadaviek. Všetky stanoviská sú uvedené a vyhodnotené v príslušnej časti záverečného stanoviska (viď kapitola III.6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie), opodstatnené pripomienky resp. požiadavky boli následne premietnuté do kapitoly VI. „ZÁVERY, bodu č. 3 - Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu.

Opodstatnené pripomienky boli zapracované do odporúčaní na prepracovanie, dopracovanie a úpravu návrhu strategického dokumentu. Jednotlivé projekty u ktorých sa očakáva vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia, budú v prípade naplnenia parametrov prahových hodnôt podliehať hodnoteniu podľa zákona o posudzovaní vplyvov a povoločovaciemu procesu podľa príslušnej platnej legislatívy. Pre jednotlivé projekty, u ktorých sa predpokladá, že môžu mať samostatne alebo v kombinácii s iným plánom alebo projektom významný vplyv na územie Natura 2000 je potrebné vykonať tzv primerané posúdenie, t.j. vyhodnotiť vplyv na územia sústavy Natura 2000 podľa Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 (ŠOP SR, 2016).

Záverečné stanovisko je vypracované podľa prílohy č. 6 k zákonu, na základe odborného posudku podľa § 13 zákona a na základe výsledkov procesu posudzovania, zohľadňuje

požiadavky uvedené v stanovisku k správe o hodnotení, odborného posudku a verejného prerokovania súvisiaceho s posudzovaním podľa zákona.

5. Návrh monitoringu

Súčasťou Návrhovej časti strategického dokumentu SURDM ŽSK sú v rámci jednotlivých strategických cieľov stanovené indikátory a spôsob ich zisťovania pre vyhodnotenie dopadov v priebehu naplňovania strategického dokumentu. Za základné strategické ciele SURDM ŽSK sú považované tie, ktoré majú potenciál zvýšenia kvality a kapacity infraštruktúry, zníženie dopravného zaťaženia ciest II. a III. triedy, presun mobility do VHD a nemotorovej dopravy a tým súvisiace zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie. Jedná sa teda o systém monitorovania stanovených cieľov SURDM ŽSK:

SC 1 Zvýšenie kvality infraštruktúry

Dobudovanie cestnej infraštruktúry ŽSK a modernizácia železničných tratí a uzlov zvýši kvalitu dopravnej infraštruktúry a zároveň aj jej kapacitu. Zavedenie prvkov IDS vytvorí predpoklady pre zmenu del'by prepravnej práce v prospech hromadnej dopravy. Opatrenia prinesú nielen pozitívny vplyv na životné prostredie, ale aj na zvýšenie bezpečnosti dopravy.

Nástroje:

- Dobudovanie D a R
- Obchvaty obcí
- Modernizácia železničných tratí
- Integrácia dopravy, vybudovanie terminálov
- Oprava a údržba ciest II. a III. triedy

Indikátory:

- Zmena del'by PP v pomere IAD/VHD
- Zníženie intenzity na cestách I. - III. triedy
- Zvýšenie počtu prepravených osôb a tovarov v železničnej doprave
- Strety so zverou

SC 2 Zvýšenie bezpečnosti

Zmeny v infraštruktúre vytvoria predpoklady pre zníženie intenzity dopravy v mestách a obciach kraja, vyššia kvalita siete znižuje riziko dopravnej nehody. Zavedenie prvkov Inteligentných dopravných systémov významne zvýši bezpečnosť dopravy a tiež prevádzku v prípade krízových situácií.

Nástroje:

- Využitie nástrojov IDS
- Prevádzkové opatrenia

Indikátory:

- Počet dopravných nehôd, počet usmrtených
- Počet DN chodcov
- Zníženie intenzity dopravy v obciach

SC 3 Zmena del'by prepravnej práce

Presun mobility na systémy VHD a nemotorovej dopravy znížia dopravné zaťaženie cestnej siete. Znížia sa aj požiadavky na statickú dopravu, hlavne v centrách miest.

Nástroje:

- Zvýšenie kvality VHD a MHD
- Zvýšenie atraktivity a konkurencieschopnosti železničnej dopravy
- Preferencia VHD a nemotorovej dopravy

Indikátory:

- Podiel medzi IAD a VHD
- Počet cestujúcich v železničnej regionálnej doprave, hlavne v miestach súbehu autobusovej a vlakovej dopravy
- Zníženie požiadaviek na statické dopravné, počet miest na záchytných parkoviskách
- Vybudované pešie a cyklistické komunikácie

SC 4 Zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie

V oblasti dopravy ide hlavne o zníženie podielu imisných faktorov a hluku.

Nástroje:

- Preferencia VHD
- Vytváranie podmienok pre nemotorovú dopravu
- Vytváranie nízkoemisných zón
- Zníženie podielu tranzitnej dopravy v obývaných oblastiach
- Politika zásobovania v obytných zónach a centrách miest

Indikátory:

- Podiel VHD v del'be prepravnej práce
- Zníženie požiadaviek na parkovanie v centrách miest
- Stav záťaže imisnými faktormi
- Stav zaťaženia hlukom

Environmentálny monitoring bude vychádzať z návrhov na monitoring pri jednotlivých posudzovaných projektoch podľa zákona 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Vzhľadom na dominantné environmentálne aspekty bude prioritou sledovať a vyhodnocovať monitoring zameraný na:

- Migráciu živočíchov
- Chránené biotické prvky, ktoré budú potenciálne zasiahnuté navrhovanými aktivitami
- Ukazovatele biodiverzity v územiach dotknutými líniovými stavbami
- Na kvantitatívne a kvalitatívne zmeny vodných zdrojov (napr. D1 Turany - Hubová) pokiaľ možno najskôr v preventívnej rovine
- Meranie hluku a imisíí v citlivých priestoroch v blízkosti cestných a železničných komunikácií

V súvislosti s vplyvmi na ľudské zdravie pracovať s:

- Vývojom nehodovosti a úmrtnosti v nehodovostných lokalitách (cesty, železnice)
- Zamerať sa na sledovanie štatistických ukazovateľov zdravotného stavu obyvateľstva v priestoroch kde došlo k výraznému zlepšeniu dopravnej situácie, vrátane zníženia emisií aj hluku

Návrh monitoringu musí byť cielený a špecifikovaný predpísaným monitoringom na základe konkrétnych vyhodnotených resp. predpokladaných vplyvov a to individuálne pri realizácii jednotlivých v strategickom dokumente hodnotených projektov.

Podľa § 16 zákona obstarávateľ a rezortný orgán sú povinní zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického dokumentu na životné prostredie, prípadne použiť na tento účel existujúci monitoring, aby sa predišlo zdvojojovaniu monitorovania. Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov navrhovaného strategického dokumentu SURDM ŽSK na životné prostredie spočíva 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.

Ak obstarávateľ zistí, že skutočné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie posudzovaného podľa zákona č. 24/2006 Z. z. sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení, je povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie a zároveň zabezpečiť zmenu, doplnenie, prípadne prepracovanie strategického dokumentu.

6. Vyhlásenie, 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 vzhľadom na celkový charakter strategického dokumentu jeho integrálnou súčasťou. Cieľom strategického environmentálneho posudzovania bolo posúdiť predpokladané vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a navrhnúť také opatrenia, ktoré budú negatívne vplyvy eliminovať a minimalizovať.

Správa o hodnotení strategického dokumentu SURDM ŽSK spracovaná podľa prílohy č. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, dostatočne podrobne a objektívne, primerane dostupným informáciám a to i vzhľadom na rozsiahly charakter posudzovaného strategického dokumentu zhodnotila súčasný stav životného prostredia v posudzovanom území, definovala problémové oblasti z hľadiska životného prostredia ako aj možné vplyvy strategického dokumentu na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva.

K správe o hodnotení boli doručené tri stanoviská od verejnosti, tieto sú uvedené i s komentárom v príslušnej časti záverečného stanoviska - vid' kapitola III.6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie.

Na základe určeného rozsahu hodnotenia, bolo posúdenie strategického dokumentu SURDM ŽSK vypracované v jednom variante. Obsahom strategického dokumentu sú aj navrhnuté opatrenia, ktoré je potrebné realizovať pre dosiahnutie stanovených vízií a cieľov. Z priebehu vykonaného hodnotenia strategického dokumentu a jeho priebehu SURM ŽSK jednoznačne vyplynula opodstatnenosť realizovať SURM ŽSK v hodnotenom variante. Celkove je možné konštatovať, že environmentálne aspekty boli zohľadnené v správe o hodnotení a v procese posudzovania strategického dokumentu. Opatrenia sú primerané požiadavkám pre zachovanie optimálnej úrovne kvality životného prostredia.

Strategický dokument SURDM ŽSK je strategický plán vytvorený s cieľom naplniť potreby mobility ľudí v mestách a regiónoch. Stratégia ŽSK bude súčasne slúžiť ako plán udržateľnej mobility a bude podkladom pre čerpanie finančných prostriedkov európskych štrukturálnych a investičných fondov, ako aj podkladom pre spracovanie Územného plánu regiónu ŽSK, štúdií, stratégií, územných plánov obcí, územnoplánovacích podkladov a plánov dopravnej obslužnosti a iných obdobných dokumentov.

Návrh monitoringu, ktorý je uvedený v časti VI. „ZÁVERY, bode č. 5 Návrh monitoringu vychádza zo súčasného stavu územia a jeho účelom je sledovanie jednotlivých zložiek životného prostredia v dotknutom území ŽSK v súvislosti so špecifickým návrhom hodnotených projektov uvedených a hodnotených v strategickom dokumente.

7. Informácia pre schvaľujúci orgán o dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov

Podľa § 6a zákona č. 24/2006 Z. z. 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 (§ 6 ods. 2 písm. a), právnická osoba (§ 6 ods. 2 písm. b), občianska iniciatíva (§ 6 ods. 2 písm. c) a § 6 ods. 3) 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.

Právo podať písomné stanovisko podľa § 6 ods. 6 a § 8 ods. 8, § 12 ods. 2, ktoré je uvedené v ods. 5 zákona, má v SR celá verejnosť v najširšom slova zmysle. V rámci procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie bola identifikovaná dotknutá verejnosť, ktorá spĺňa kritériá podľa uvedených ustanovení zákona. Jej pripomienky sú uvedené v kapitole III.6. tohto záverečného stanoviska.

Poučenie

Posudzovanie vplyvov strategického dokumentu podľa zákona o posudzovaní vplyvov sa nevykonáva podľa zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a preto sa voči nemu nemožno odvolať. Toto záverečné stanovisko možno preskúmať súdom podľa zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení neskorších predpisov.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Okresný úrad Žilina
odbor starostlivosti o životné prostredie
oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja
Vysokoškolákov 8556/33B, 010 08 Žilina

v súčinnosti s

Úradom verejného zdravotníctva Slovenskej republiky
Trnavská cesta 52
826 45 Bratislava
Hlavný hygienik SR

2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka

Okresný úrad Žilina
odbor starostlivosti o životné prostredie
Vysokoškolákov 8556/33B, Žilina
Ing. arch. Pavel Kropitz, vedúci odboru

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Žilina, 21. 12. 2020

Rozdeľovník :

1. Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 011 48 Žilina
2. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Nám. Slobody 6, 810 05 Bratislava
3. Ministerstvo životného prostredia SR, odbor OPaK, Nám. L. Štúra 1, 812 35 Bratislava
4. Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava 1
5. Ministerstvo hospodárstva SR, Mlynské Nivy 44/a, 827 15 Bratislava
6. Ministerstvo školstva, vedy a výskumu SR, Stromová 1, 813 30 Bratislava
7. Úrad verejného zdravotníctva, odbor HŽP, Trnavská cesta 52, Bratislava
8. Okresný úrad Žilina – odbor školstva, 010 08 Žilina
9. Okresný úrad Žilina – odbor výstavby a bytovej politiky, 010 08 Žilina
10. Okresný úrad Žilina – odbor starostlivosti a životné prostredie, OSZP 1, OSZP 2, OSZP 3, Vysokoškolákov 8556/33B, Žilina
11. Okresný úrad, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, 010 08 Žilina
12. Okresný úrad Žilina, odbor pozemkový a lesný, 010 08 Žilina
13. Trenčiansky samosprávny kraj, K dolnej stanici 7282/20A, 911 50 Trenčín
14. Banskobystrický samosprávny kraj, SNP 23, 974 01 Banská Bystrica
15. Prešovský samosprávny kraj, Nám. Mieru 2, 080 01 Prešov
16. Obce a mestá Žilinského samosprávneho kraja (315)
17. SOPK, Hálkova, 010 01 Žilina
18. IOP, Sásovská cesta, 974 01 Banská Bystrica