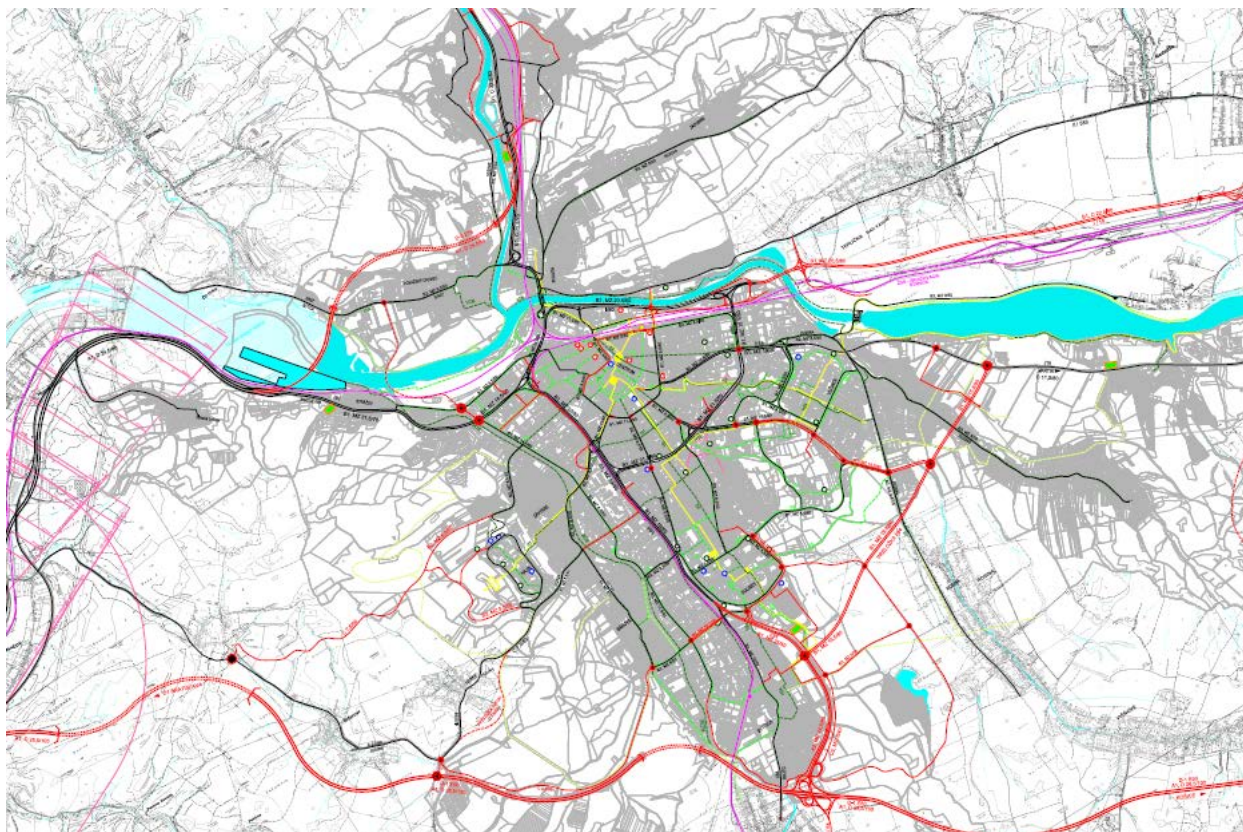




Mesto Žilina
Námestie obetí komunizmu 1
011 31 Žilina



ÚZEMNÝ GENEREL DOPRAVY MESTA ŽILINA

**Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona
č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie
a o zmene a doplnení niektorých zákonov**

Máj 2016

Zhotoviteľ:

ENVI-EKO, s.r.o.
Platanová 3225/2
010 07 Žilina

Navrhovateľ:



Mesto Žilina
Námestie obetí komunizmu 1
011 31 ŽILINA

Riešiteľská organizácia:

ENVI-EKO

ENVI-EKO, s.r.o.
Platanová 3225/2
010 07 ŽILINA
Tel.: 0908 904243
E-mail: envi.eko@gmail.com

Názov:

ÚZEMNÝ GENEREL DOPRAVY MESTA ŽILINA

Stupeň projektovej dokumentácie:

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona
č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie
a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Dátum vyhotovenia:

Máj 2016

OBSAH	1
I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI	5
1. OZNAČENIE	5
2. SÍDLO	5
3. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA, TELEFÓNNE ČÍSLO A INÉ KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU OBSTARÁVATEĽA, OD KTORÉHO MOŽNO DOSTAŤ RELEVANTNÉ INFORMÁCIE O STRATEGICKOM DOKUMENTE, A MIESTO NA KONZULTÁCIE	5
II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE	6
1. NÁZOV	6
2. ÚZEMIE	6
3. DOTKNUTÉ OBCE	6
4. DOTKNUTÉ ORGÁNY	6
5. SCHVAĽUJÚCI ORGÁN	7
6. OBSAH A HLAVNÉ CIELE STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A JEHO VZŤAH K INÝM STRATEGICKÝM DOKUMENTOM	7
6.1. Predmet riešenia	7
6.2. Analýza súčasného stavu na základe realizovaných prieskumov a rozborov	8
6.3. Dopravné prieskumy a štatistické zisťovania	9
6.4. Komplexný výpočet dopravnej prognózy	10
6.5. Dopravný model pre výhľadový stav	10
6.6. Návrh riešenia dopravnej sústavy mesta Žilina	11
6.6.1. Hlavné princípy návrhu	11
6.6.2. Cestná automobilová doprava	13
6.6.2.1 Študované varianty riešenia	13
6.6.2.2 Popis rozpracovaných variantov	13
6.6.2.3 Zaťaženie cestnej siete a kategorizácia komunikácií	14
6.6.2.4 Výber variantu pre ďalšie riešenie	14
6.6.2.5 Riešenie II. mestského okruhu	14
6.6.2.6 Riešenie napojenia AŽIŠ	17
6.6.2.7 Riešenie prepojení západ - centrum	17
6.6.2.8 Preložka I/64 – IV. okruh	17
6.6.2.9 Riešenie prepojení západ - centrum	18
6.6.2.10 Prepojenie priemyselných zón Priemyselná – Kamenná	18
6.6.2.11 Riešenie zóny Solinky – Bôrik	19
6.6.2.12 Riešenie križovatky ulíc Cesta k Paľovej búde – Univerzitná	19
6.6.2.13 Riešenie križovatky ulíc K cintorínu – navrhovaná IV. okružná v Bánovej	19
6.6.2.14 Riešenie Kuzmányho ulice	19

6.6.3.	Statická automobilová doprava	20
6.6.3.1	Statická doprava – výhľad	20
6.6.3.2	Orientačný a informačný systém statickej dopravy	23
6.6.3.3	Regulácia statickej dopravy	23
6.6.4.	Pešia doprava	25
6.6.5.	Cyklistická doprava	25
6.6.6.	Verejná hromadná doprava	27
6.6.6.1	Plán dopravnej obslužnosti mesta Žilina	27
6.6.6.2	Integrovaný dopravný systém	30
6.6.7.	Možnosti vybudovania Integrovaného dopravného systému v Žiline a ŽSK	30
6.6.7.1	Analýza stavu realizácie Integrovaného dopravného systému v Žilinskom samosprávnom kraji (ŽRIDS)	31
6.6.7.2	Možná realizácia rozsiahlejšieho Integrovaného dopravného systému v Žilinskom samosprávnom kraji	31
7.	VYHODNOTENIE PROGNOZNEHO ROZVOJA NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	32
7.1.	Zaťaženie územia hlukom od dopravy	32
7.2.	Zaťaženie územia exhalátmi od dopravy	32
7.3.	Zhodnotenie vplyvov	32
8.	TRENDY A ODPORÚČANIA NA ĎALŠÍ ROZVOJ DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY	33
8.1.	Cestná automobilová doprava	33
8.2.	Statická doprava	34
8.3.	Pešia doprava	34
8.4.	Cyklistická doprava	34
8.5.	Verejná osobná doprava	34
8.5.1.	Verejná cestná doprava	34
8.5.2.	Pripravované zámery v oblasti modernizácie železničného uzlu Žilina ..	35
8.5.3.	Uvoľnenie územia	36
8.5.4.	Obsluha jednotlivých častí mesta	36
8.6.	Vodná doprava	36
8.7.	Letecká doprava	36
8.7.1.	Predĺženie RWY na konečnú dĺžku 2 450 m	36
8.7.2.	Požiadavky predpisu L 14 I Letiská na prekážkové roviny – obmedzenie prekážok	37
8.7.3.	Ochranné pásma užšieho okolia letiska	37
8.7.4.	Ochranné pásma letiska so zákazom stavieb	37
8.7.4.	Heliport	37
8.8.	Orientačné vyčíslenie investičných nákl.....	37
8.8.1.	Návrh dopravnej infraštruktúry	37
8.8.2.	Návrh parkovacích domov a hromadných garáží	39
9.	VZŤAH ÚZEMNÉHO GENERELU DOPRAVY MESTA ŽILINA K INÝM STRATEGICKÝM DOKUMENTOM	39

III.	ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA	43
1.	INFORMÁCIA O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA A JEHO PRAVDEPODOBNÝ VÝVOJ, AK SA STRATEGICKÝ DOKUMENT BUDE REALIZOVAŤ	43
2.	INFORMÁCIA VO VZŤAHU K ENVIRONMENTÁLNE OBZVLÁŠŤ DÔLEŽITÝM OBLASTIAM, AKÝMI SÚ NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU, SÚVISLÁ EURÓPSKA SÚSTAVA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000), CHRÁNENÉ VODOHOSPODÁRSKE OBLASTI A POD.	67
3.	CHARAKTERISTIKA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA V OBLASTIACH, KTORÉ BUDÚ VÝZNAMNE OVPLYVNENÉ	71
4.	ENVIRONMENTÁLNE PROBLÉMY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH PROBLÉMOV, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU	90
5.	ENVIRONMENTÁLNE ASPEKTY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH ASPEKTOV ZISTENÝCH NA MEDZINÁRODNEJ, NÁRODNEJ A INEJ ÚROVNI, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU, AKO AJ TO, AKO SA ZOHLADNILI POČAS PRÍPRAVY STRATEGICKÉHO DOKUMENTU	92
IV.	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU VRÁTANE ZDRAVIA	94
1.	PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A VPLYVY NA ZDRAVIE (PRIMÁRNE, SEKUNDÁRNE, KUMULATÍVNE, SYNERGICKÉ, KRÁTKODOBÉ, STREDNODOBÉ, DLHODOBÉ, TRVALÉ, DOČASNÉ, POZITÍVNE AJ NEGATÍVNE)	94
2.	ROZSAH HODNOTENIA - ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY	124
V.	NAVRHOVANÉ OPATRENIA NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE	131
1.	OPATRENIA NA ODVRÁTENIE, ZNÍŽENIE ALEBO ZMIERNENIE PRÍPADNÝCH VÝZNAMNÝCH NEGATÍVNYCH VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA, KTORÉ BY MOHLI VYPLYNÚŤ Z REALIZÁCIE STRATEGICKÉHO DOKUMENTU	131
VI.	DÔVODY VÝBERU ZVAŽOVANÝCH ALTERNATÍV ZOHLADŇUJÚCICH CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A OPIS TOHO AKO BOLO VYKONANÉ VYHODNOTENIE VRÁTANE ŤAŽKOSTÍ S POSKYTOVANÍM POTREBNÝCH INFORMÁCIÍ, AKO NAPR. TECHNICKÉ NEDOSTATKY ALEBO NEURČITOSTI	133
VII.	NÁVRH MONITOROVANIA ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE	135

VIII.	PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ CEZHRANIČNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE	136
IX.	NETECHNICKÉ ZHRNUTIE POSKYTNUTÝCH INFORMÁCIÍ	137
X.	INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI (AK TO CHARAKTER A ROZSAH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU UMOŽŇUJE)	168
XI.	POUŽITÁ LITERATÚRA A ZDROJE INFORMÁCIÍ	171
XII.	DÁTUM A POTVRDENIE SPRÁVNOSTI A ÚPLNOSTI ÚDAJOV PODPISOM (PEČIATKOU) SPRACOVATEĽA SPRÁVY O HODNOTENÍ STRATEGICKÉHO DOKUMENTU	175
XIII.	DÁTUM A POTVRDENIE SPRÁVNOSTI A ÚPLNOSTI ÚDAJOV PODPISOM (PEČIATKOU) OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	176

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

1 OZNAČENIE

Mesto Žilina

IČO: 00321796

2. SÍDLO

Námestie obetí komunizmu 1
011 31 Žilina

3. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA, TELEFÓNNE ČÍSLO A INÉ KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU OBSTARÁVATEĽA, OD KTORÉHO MOŽNO DOSTAŤ RELEVANTNÉ INFORMÁCIE O STRATEGICKOM DOKUMENTE A MIESTO NA KONZULTÁCIE

Ing. Andrej Vidra
Tel.: 041/7063123
e-mail: andrej.vidra@zilina.sk

Mestský úrad Žilina
Námestie obetí komunizmu 1
011 31 Žilina

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

1. NÁZOV

Územný generel dopravy mesta Žilina

2. ÚZEMIE

Mesto Žilina

Detailnejšie rozdelenie mesta je v ÚGD realizované na tzv. dopravné okrsky. Ich ohraničenie, lokalizácia a veľkosť je daná jedinečnosťou územia, jeho funkčných väzieb, dopravných vzťahov a členením komunikačnej siete mesta. Nevyhnutným predpokladom je i zásadná kompatibilita s urbanistickými okrskami ÚPN-M a základnými sídelnými jednotkami Štatistického úradu SR.

Záujmové územie tvoria obce bezprostredne hraničiace s aglomeráciou, ktoré spravidla sprevádza i vysoké percento dochádzky do Žiliny. Spádové územie tvoria obce ležiace v priestore za záujmovým územím v okrese Žilina, s významným podielom dochádzky do mesta. Širšie vonkajšie územie reaguje na súvislosti vzťahov medzi Žilinskou aglomeráciou a ostatným územím SR, ale aj blízkosti hraníc s ČR a Poľskom. Územia krajov majú význam v problematike formovania a modelovania diaľkových dopravných vzťahov celoslovenského charakteru. Medzinárodný a európsky kontext ozrejmuje krajiny priradené k jednotlivým dopravným tepnám TEN-T.

3. DOTKNUTÉ OBCE

- Mesto Žilina
- Obec Bitarová
- Obec Gbeľany
- Obec Hôrky
- Obec Horný Hričov
- Obec Lietavská Lúčka
- Obec Mojš
- Obec Ovčiarsko
- Obec Rosina
- Obec Stráňavy
- Obec Teplička nad Váhom

4. DOTKNUTÉ ORGÁNY

Dotknutými orgánmi sú v zmysle § 3 ods. 1) Zákona č. 24/2006 Z. z. všetky orgány verejnej správy, ktorých záväzný posudok, súhlas, stanovisko alebo vyjadrenie vydávané podľa osobitných predpisov podmieňujú povolenie navrhovanej činnosti ÚGD M Žilina alebo ktorých vyjadrenie sa vyžaduje pred prijatím alebo schválením strategického dokumentu.

- Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR v Bratislave
- Ministerstvo životného prostredia SR v Bratislave
- Dopravný úrad v Bratislave
- Železnice SR, GR, odb. stratégie, Bratislava
- Žilinský samosprávny kraj, odbor dopravy a regionálneho rozvoja
- Krajský pamiatkový úrad Žilina
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Žiline
- Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
- Okresný úrad Žilina, odbor krízového riadenia
- Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti a životné prostredie

5. SCHVAĽUJÚCI ORGÁN

Mestské zastupiteľstvo v Žiline

6. OBSAH A HLAVNÉ CIELE STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A JEHO VZŤAH K INÝM STRATEGICKÝM DOKUMENTOM

6.1. Predmet riešenia

Predmetom riešenia je Územný generel dopravy mesta Žilina (ÚGD M ŽA), ktorý má byť základným dokumentom pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta a priestorového usporiadania jeho územia. Dopravný generel zahrňuje analýzu súčasného stavu dopravy v území a určuje koncepciu jej dlhodobého rozvoja. Úlohou generelu je koncepčné riešenie všetkých druhov dopravy, ktoré sa v území realizujú. Jeho riešenie vychádza z podrobných analýz demografických a sociologických údajov, dopravnoinžinierskych prieskumov a urbanistických prognóz.

Riešenie dopravného generelu mesta Žilina nadväzuje na základné analýzy a prognózy, realizované na Žilinskej univerzite a následne spracované v rámci tvorby ÚPN-M v časti doprava a dopravné zariadenia. Pre riešenie boli využité všetky relevantné prieskumy a analýzy, s rešpektovaním definovaných zásad urbanistického rozvoja mesta. Výsledky socio-demografických, urbanistických a dopravných analýz sú využité v dopravnom modeli mesta Žilina, ktorý je spracovávaný na Katedre cestného staviteľstva ŽU od roku 2007.

Predmet riešenia je rozdelený na 2 etapy: I. etapa Koncept návrhu a II. etapa Návrh riešenia.

Jednotlivé etapy vyjadrujú postupnosť riešenia, vyplývajúce z legislatívnych podmienok a logickej nadväznosti riešenej problematiky plánovanie dopravnej infraštruktúry v rámci riešenia priestorového usporiadania mestskej oblasti.

Koncept návrhu, ktorý obsahoval zapracovanie Zadania ÚGD mesta Žilina do obsahovej štruktúry riešenia; spracovanie dopravného modelu pre návrhové časové horizonty; návrh verejného dopravného vybavenia vo viacerých variantoch a pre jednotlivé dopravné módy a zhodnotenie predpokladaných vplyvov dopravy na životné prostredie. Model bol navrhnutý ako klasický 4-stupňový. Koncept obsahoval aj zapracovanie analytickej časti, ktorá bola súčasťou riešenia v samostatných krokoch prípravy na ÚGD a obsahovala analýzy územia a súčasného stavu dopravnej infraštruktúry; prieskumy a rozbor jednotlivých druhov dopravy a odporúčania pre Zadanie ÚGD.

Návrh, ktorý je predmetom predkladanej správy, obsahuje zapracovanie záverov pripomienkového konania do obsahovej štruktúry riešenia; úpravu dopravného modelu pre návrhové časové horizonty a jeho optimalizáciu pre navrhované časové horizonty 2025 a 2045 vybraného variantu usporiadania komunikačnej siete; návrh verejného dopravného vybavenia pre jednotlivé druhy dopravy a zhodnotenie predpokladaných vplyvov dopravy na životné prostredie.

Mimo vlastnej štruktúry ÚGD návrh obsahuje aj Model dopravnej obslužnosti mesta ako samostatnú časť riešenia.

6.2. Analýza súčasného stavu na základe realizovaných prieskumov a rozborov

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

Základné prieskumy a rozborov boli spracované v rámci prípravných prác na riešenie ÚGD. Počas vlastných prác na ÚGD boli doplnené prieskumy v lokalitách, ktoré neboli dostatočne obsiahnuté v predchádzajúcich prácach a boli doplnené dopravné vzťahy pre potreby matíc zdrojovej, cieľovej a tranzitnej dopravy. V koncepte návrhu boli podrobnejšie popísané rozhodujúce základné výsledky a tiež doplnkové realizované prieskumy a rozborov.

Analýza súčasného stavu je v strategickom dokumente ÚGD M ŽA pre jeho potreby rozpracovaná v rozsahu kapitol:

- *2.1 Urbanistická a demografická charakteristika riešeného územia*
 - 2.1.1 Širšie vzťahy, dopravná regionalizácia
 - 2.1.2 Rozdelenie územia
 - 2.1.3 Štrukturálne veličiny
- *2.2 Analýza súčasného stavu dopravnej infraštruktúry*
 - 2.2.1 Cestná automobilová doprava
 - 2.2.2 Statická automobilová doprava
 - 2.2.3 Pešia doprava
 - 2.2.4 Cyklistická doprava
 - 2.2.5 Železničná doprava
 - 2.2.6 Autobusová doprava – autobusová stanica Žilina
 - 2.2.7 Letecká doprava
 - 2.2.8 Vodná doprava
- *2.3 Analýza súčasného stavu verejnej hromadnej osobnej dopravy*
 - 2.3.1 Analýza súčasného a potenciálneho prepravného dopytu
 - 2.3.2 Analýza hospodársko-ekonomických charakteristík
 - 2.3.3 Analýza zamestnanosti a nezamestnanosti
- *2.4 Analýza minulého a odhad budúceho dopytu po preprave v rámci MHD v meste Žilina*
 - 2.4.1 Analýza dopytu po službách dopravcu DPMŽ v MHD v meste Žilina
 - 2.4.2 Analýza sezónnosti dopytu – zimné a letné obdobie
 - 2.4.3 Odhad počtu jazd v MHD Žilina
 - 2.4.4 Odhad dopytu po MHD po zavedení bezplatnej prepravy v MHD v meste Žilina v rokoch 2016 a 2017
 - 2.4.5 Zhrnutie k analytickej časti MHD Žilina
- *2.5 Prímestská autobusová doprava*
 - 2.5.1 Analýza súčasného a potenciálneho dopytu po prímestskej autobusovej doprave

- v ŽSK - Žilina
- 2.5.2 Analýza dopytu po dopravných službách na autobusových linkách vo verejnom záujme SAD Žilina vo vzťahu k mestu Žilina
- 2.5.3 Odhad budúceho dopytu po PAD v rokoch 2015 a 2016
- 2.5.4 Odhad dopytu po PAD v rokoch 2015 a 2016 pri zohľadnení bezplatnej prepravy v ŽOD
- 2.6 Analýza súčasného stavu dopytu po prímestskej a regionálnej železničnej doprave
- 2.6.1 Intenzita prepravných prúdov z uzla Žilina

6.3. Dopravné prieskumy a štatistické zisťovania

Prieskumné a analytické práce na ÚGD M ŽA zahŕňujú predovšetkým dopravno-inžinierske a socio-demografické prieskumy a rozbor, ktorých podstatnú časť postupne realizoval a zabezpečil spracovateľ ÚGD. Zahŕňovali analýzu súčasného stavu dopravy v území, vývoj socio-demografických faktorov a boli jedným z podstatných podkladov pre určenie koncepcie dlhodobého rozvoja prepravných a dopravných vzťahov. Úlohou generelu je koncepčné riešenie všetkých druhov dopravy, ktoré sa v území realizujú, realizované prieskumy sa venovali preto nielen doprave cestnej ako hlavnému podkladu pre tvorbu dopravného modelu územia a zberu dát k analýze deľby prepravnej práce a hybnosti obyvateľstva, ale aj dopravy ostatných.

Spracovateľ ÚGD M ŽA vykonal v rokoch 2010 - 2015 súbor prieskumov, na základe ktorých môže analyzovať súčasnú dopravnú situáciu a stanoviť východiská pre návrh riešenia ÚGD mesta Žilina. Ide o náročné smerové, križovatkové dopravné prieskumy a doplňujúce dopravno-sociologické prieskumy.

V uvedených rokoch bol uskutočnený zber demografických a sociologických údajov a tiež bol realizovaný rad dopravných prieskumov na vybraných križovatkách mestského komunikačného systému, profilových prieskumov a tiež smerový prieskum dopravy v aglomerácii. V rámci riešenia ÚGD dopravy mesta Žilina boli vykonané nasledovné prieskumy:

- Dopravno-sociologický prieskum.
- Smerové prieskumy:
 - Kordónový prieskum tranzitnej a zdrojovej/cieľovej automobilovej dopravy.
 - Križovatkové, profilové prieskumy automobilovej dopravy.
 - Prieskum statickej automobilovej dopravy.
 - Profilové prieskumy cyklistickej dopravy.
 - Prieskumy verejnej hromadnej dopravy.

Prieskumy, realizované v prípravných fázach riešenia ÚGD, boli v rokoch 2014 - 2015 doplnené o ďalšie prieskumy a analýzy, ktoré sa ukázali ako potrebné na základe výsledkov prvotných analýz. Výsledky všetkých prieskumov sú k dispozícii u spracovateľa ÚGD, návrh sumarizuje ich výsledky vo forme, potrebnej pre prípravu dopravného modelu a návrhu dopravnej infraštruktúry.

Časť 3. Dopravné prieskumy a štatistické zisťovania je v strategickom dokumente ÚGD M ŽA spracovaná v štruktúre a rozsahu rozsahu nasledujúcich kapitol:

- 3.1 Dopravno-sociologický prieskum (DSP)
 - 3.1.1 Metodika prieskumu
 - 3.1.2 Výsledky DSP
- 3.2 Prieskum smerovania dopravy (SDP)
 - 3.2.1 Smerový dopravný prieskum
 - 3.2.2 Vyhodnotenie SDP

- 3.2.3 Hlavné závery SDP
- 3.4 Križovatkové a profilové dopravné prieskumy
- 3.5 Prieskum statickej automobilovej dopravy
- 3.6 Vplyv dopravy na životné prostredie
 - 2.6.1 Hluk
 - 2.6.2 Ovzdušie

6.4. Komplexný výpočet dopravnej prognózy

Časť 4. Komplexný výpočet dopravnej prognózy je v strategickom dokumente ÚGD M ŽA spracovaný v nasledujúcej štruktúre a rozsahu kapitol:

- 4.1 Demografická prognóza
 - 4.1.1 Úvod
 - 4.1.2 Metodologické poznámky
 - 4.1.3 Súčasná demografická situácia v okrese Žilina
 - 4.1.4 Demografická situácia v obciach okresu Žilina
 - 4.1.5 Projekcia obyvateľstva v obciach okresu Žilina do roku 2045
 - 4.1.6 Projekcia obyvateľstva mesta Žilina do roku 2045
- 4.2 Dopravno-sociologický prieskum (DSP)
- 4.3 Prognóza automobilizácie
- 4.4 Vývojové charakteristiky systému hromadných prepráv osôb
 - 4.4.1 Mestská a prímestská hromadná doprava
 - 4.4.2 Železničná osobná doprava
- 4.5 Vývojové charakteristiky systému cyklistickej dopravy
- 4.6 Vývojové charakteristiky systému pešej dopravy
- 4.7 Demografická prognóza
 - 4.7.1 Deľba prepravnej práce podľa Dopravno-sociologického prieskumu
 - 4.7.2 Objemová prognóza osobnej dopravy
 - 4.7.3 Dopravné výkony automobilovej dopravy
 - 4.7.4 Výsledná deľba prepravnej práce

6.5. Dopravný model pre výhľadový stav

Dopravný model mesta Žilina bol spracovaný na základe dopravných prieskumov, dopravno-sociologických prieskumov a špeciálnych prieskumov, ktoré boli uskutočnené v rokoch 2010 - 2015 s použitím výsledkov dostupných prieskumov, rozborov a štatistických zisťovaní. V procese prípravy modelu boli analyzované rôzne scenáre demografického vývoja, ktoré sú uvedené v koncepte návrhu a v kap. 4.1. Na základe analýz a výsledkov pripomienkovacieho konania bol vybraný variant mierne optimistického vývoja, na ktorý bol naviazaný aj návrh modelového riešenia.

Dopravný model sa skladá z dvoch základných prvkov:

- Model dopravnej ponuky.
- Model dopytu.

Multimodálny dopravný model mesta Žiliny je vypracovaný v programe PTV Vision. Pre výpočet boli použité moduly Visem pre výpočet prepravných vzťahov a Visum pre integráciu všetkých dopravných módov a prepravných požiadaviek do jednej cestnej siete. Program následne umožňuje zaťažiť cestnú sieť vypočítanými maticami prepravných

vzťahov. Model má v súčasnosti kalibrovaný stav k roku 2014 a na základe výhľadových štrukturálnych veličín a predpokladanej výstavby cestnej infraštruktúry bol analyzovaný výhľadový stav pre roky 2015 a 2025. Modelová cestná sieť zahŕňa 2500 úsekov a 978 uzlov.

Model zaťaženia cestnej siete mesta je vytvorený na základe šiestich matíc prepravných vzťahov. Pre ľahkú aj ťažkú dopravu sú vypracované matice pre vnútornú, zdrojovú (cieľovú) a tranzitnú dopravu. Matice boli vypočítané na základe mnohoročného zberu dopravných údajov a štrukturálnych veličín územia.

Štrukturálne veličiny sú v rámci dopravného modelu územia mesta a záujmového územia (108 okrskov) podrobne členené na demografické subkategórie (ekonomicky aktívni s autom a bez auta, nezamestnaní s autom a bez auta, deti, študenti, penzisti, pracovné príležitosti podľa sektorov). Špecifické hybnosti skupín obyvateľstva sú sledované podľa účelov ciest a použitých dopravných prostriedkov.

Časť 5. Dopravný model pre výhľadový stav je v strategickom dokumente ÚGD M ŽA spracovaná rozsahu nasledujúcich kapitol:

- 5.1 Výpočet matíc prepravných vzťahov
- 5.2 Model dopravnej ponuky
- 5.3 Model dopytu
- 5.4 Deľba dopravnej práce
- 5.5 Pridelenie dopravy na cestnú sieť

6.6. Návrh riešenia dopravnej sústavy mesta Žilina

6.6.1. Hlavné princípy návrhu

Hlavné princípy návrhu dopravnej sústavy mesta Žilina vychádzajú z poznatkov analyzovaných v prípravných etapách ÚGD.

Problematika smerovania k trvalo udržateľnej mestskej mobilité definujú sériu súvisiacich konkrétnych opatrení navrhnutých na uspokojovanie potrieb mobility osôb a podnikateľských subjektov v súčasnosti i v budúcnosti. V ÚGD mesta Žilina aplikované hlavné princípy návrhu riešenia dopravnej sústavy mesta smerujú k vytvoreniu podmienok pre trvalo udržateľnú mobilitu. Nasledujúce aplikované princípy ju formujú zásadným spôsobom:

- Závažným východiskom je dobrá pešia dostupnosť zdrojov a cieľov dopravy na území mesta.
- Polyfunkčnosť (zastúpenie základnej vybavenosti) v rámci urbanistickej štruktúry mesta.
- Vytvorenie podmienok pre efektívnu dopravnú obsluhu mesta prostredníctvom hromadnej prepravy osôb.
- Vytvorenie podmienok pre realizáciu súvislých plôch peších zón v historickej časti mesta.
- Zvýšenie podielu pešej, cyklistickej dopravy a hromadnej prepravy osôb v deľbe dopravnej práce.
- Efektívne usporiadanie uličnej siete ZAKOSu mesta s cieľom minimalizovať dopravné výkony vnútornej, zdrojovej a cieľovej automobilovej dopravy.
- Dôsledné odvedenie tranzitnej automobilovej dopravy na diaľnicu D1 a D3.

Nevyhnutnou podmienkou je však okrem vytvárania lepších podmienok pre nemotorovú dopravu aj zvýšenie kvality MHD rekonštrukciou dopravnej cesty a následne zvýšenie jej atraktivity preferovaním na križovatkách a ucelených úsekoch.

Okrem uvedených zásad je na druhej strane nutné vysporiadať sa so zásadnými problémami mesta, ktoré vznikli necitlivým rešpektovaním požiadaviek investorov bez odborného posúdenia dopadov na dopravu a životné prostredie predovšetkým v centre mesta. Za najkritickejšie je potrebné považovať dopravné napojenie OC Aupark, ktoré privádza dopravu až na hranicu I. mestského kruhu.

Závažným problémom je aj dlhodobé neriešenie vzťahu centra mesta a jeho západnej časti. Výstavba sídliska Hájik, časti Kvačalova, Slnéčné terasy ako i plánovaná výstavba Hájik – II. stavba a Hájik – Bradová vytvárajú dopravne neúnosnú situáciu. Preto je nevyhnutnou stavebnou aktivitou budovanie nových prepojení západ – centrum, ktoré by nahradili pôvodné prepojenia, zrušené výstavbou diaľničného privádzača Rajecká cesta. Zrušené prepojenia Rázusova, Žitná (kasárne), Kamenná, Dlhá (v jednom smere) boli nahradené len prepojením Kamenná ponad Rajeckú s napojením na nevyhovujúcu malú okružnú križovatku Váhostav.

Silné zaťaženie centra mesta s povoleným vstupom vozidiel až do historického jadra prináša enormné zaťaženie križovatiek II. mestského okruhu vplyvom veľkého zaťaženia radiál. Súčasne okruh vedie popred železničnú stanicu, kde križuje hlavnú pešiu komunikáciu, vedúcu do centra mesta. ÚGD rieši tento problém dvoma spôsobmi:

- Zjednosmernenie časti II. okruhu, čo vytvorí predpoklady nielen pre zvýšenie kvality pohybu na okruhu a jeho križovatkách, ale aj pre preferenciu MHD.
- Prepojením ulíc 1. mája – Ľavobrežná – Uhoľná s presunom trasy II. okruhu z ulice Hviezdoslavova na 1. mája – Uhoľnú – Kysuckú – Kálov. V súvislosti s vybudovaním prepojenia sa uvažuje aj s preložkou autobusovej stanice na ulicu Uhoľná a s vytvorením integrovaného terminálu osobnej dopravy.

Zjednosmernenie II. okruhu a presun autobusovej stanice Žilina znamená čiastočný negatívny dopad na verejnú hromadnú dopravu (MHD aj prímestskú a diaľkovú autobusovú dopravu) a vyžaduje opatrenia na elimináciu vplyvov. Optimálnym riešením sa ukazuje na zjednosmernenej časti okruhu vytvoriť jazdný pruh pre MHD, ktorý bude vedený v protismere jazdy okruhu. Z uvedeného je zrejmé, že jednosmerný okruh je možný len na častiach okruhu, ktoré šírkoivo umožňujú vytvorenie minimálne troch jazdných pruhov.

Ďalším problémom, ktorý bolo nutné v rámci ÚGD riešiť, je napojenie priemyselnej zóny Kamenná, ktoré je v súčasnosti vedené okrajom obytnej zóny po ulici Škultétyho a je zdrojom silných tlakov obyvateľov na presmerovanie nákladnej dopravy. Súčasne je však nemožné jej presmerovanie po ulici Závodská vzhľadom na blízkosť ohrozeného Kostola Sv. Štefana Kráľa ako najvýznamnejšej kultúrnej pamiatky regiónu.

Vyššie vymenované vstupy pre návrh nového usporiadania dopravnej infraštruktúry sú len časťou problémov, na ktoré návrh ÚGD reaguje. ÚGD reaguje v zmysle zadania aj na iné lokálne dopravné problémy mesta, napr. dopravné riešenie styku Solinky – Bôrik - Rudiny II. Ďalej navrhuje aj riešenie vzťahu dopravnej infraštruktúry k plánovaným investíciám – obytné zóny, športové areály, napojeniu NsP, integrovaniu verejnej dopravy, premiestnenie autobusovej stanice a v neposlednom radu k veľmi kritickej situácii statickej dopravy v meste a predovšetkým na sídliskách.

6.6.2. Cestná automobilová doprava

6.6.2.1 Študované varianty riešenia

Tab. č. 1 Varianty riešenia cestnej dopravy

Popis *	Nulový 2015	Nulový 2025 2045	Variant 1/1A	Variant 2	Variant 3	Variant 2045
D1 (Hričovské Podhradie - Višňové - Dubná skala)		x	x	x	x	x
D3		x	x	x	x	x
Preložka cesty I/64 (IV. okruh)			x	x	x	x
Prepojenie cesty II/583 s cestou I/18			x	x	x	x
Prepojenie ulíc I/64 - Kamenná - Bytčická			x	x	x	x
Prepojenie ulíc 1. mája a Ľavobrežná (Uhoľná)			-/x	x	x	x
Prepojenie Cestárskej ul. s Jánošíkovou			x	x	x	x
Jednosmerný druhý mestský okruh (proti smeru hod. ručičiek)				x		
Jednosmerný druhý mestský okruh (proti smeru hod. ručičiek) + MHD v smere hod. ručičiek					x	x
IV. okruh – kompletizácia Hôrky – Ovčiarsko – Hričov						x
Prepojenie Saleziánska – Žitná						x
Prepojenie ulíc Bratislavská - Veľká okružná**						
* Označenie podľa súčasného značenia ciest (I/18, II/583,...)						
** Po podrobnej analýze neodporúčané						

6.2.2 Popis rozpracovaných variantov

Variant nulový predstavuje súčasný stav dopravnej infraštruktúry, pre rok 2015 bez diaľničných úsekov, pre nasledujúce roky s vybudovanými diaľničnými úsekmi D3 Strážov – Brodno a D1 Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka – Dubná Skala (vrátane tunela Višňové). Uvedené stavby sú v súčasnosti v štádiu realizácie.

Nulový variant v roku 2025 je doplnený o scenár navýšenia automobilovej dopravy v prípade zachovania politiky platby za MHD podľa súčasných kritérií (bez zavedenia bezplatnej MHD).

Varianty V1 a V1a predstavujú nulový stav v roku 2025, doplnený o preložku I/64 (IV.okružná) a prepojenie súčasnej II/583 na úseku Ľavobrežná – Strečno – I/18. Prepojenie II/583 a I/18 výrazným spôsobom zlepši situáciu na najviac zaťaženej križovatke v Žiline pri Hypertescu, z ktorej vylúči dopravu v smere Ľavobrežná – Martin.

Variant V1 je ďalej doplnený o dve nové základné prepojenia západ – centrum. Ide o prepojenie ciest Cestárska a Jánošíkova, ktoré umožní napojenie častí Hájik, Kvačalova na centrálny mestský systém. Druhým je časť IV.okruhu s prepojenie I/64 (križovatka Metro) s ulicami Dlhá (mimoúrovňovo) a Kamenná. Prepojenie významným spôsobom zjednoduší pohyb nákladných vozidiel do priemyselnej zóny Kamenná a je nutným z hľadiska pripravovaného vylúčenia ťažkej dopravy z ulice Škultétyho. Zároveň bude súčasťou veľkého IV.mestského okruhu.

Variant V1A je totožný s variantom V1, pribúda predĺženie ulice 1. mája popod železničnú trať s napojením na ulice Uhoľná a jednostranne (pravé odbočenia) na ulicu Ľavobrežná. Variant počítá s prekládkou autobusovej stanice na Uhoľnú a vytvorením integrovaného terminálu.

Variant V2 okrem infraštruktúry *V1A* zahŕňa zjednosmernenie II. okruhu v smere pohybu hodinových ručičiek.

Variant V3 je totožný s variantom *V2*, predpokladá ale väčšie zvýhodnenie MHD umožnením protismerného pohybu na vybraných častiach II. okruhu.

Variant V2045 je definovaný pre výhľadový rok 2045. Zahŕňa celú infraštruktúru variantu *V3* s uvažovaním realizácie kompletného IV. mestského okruhu: I/18 - IV.okružná – Rajecká (peáž) – Metro – Kamenná – Hôrky – Ovčiarsko – Horný Hričov. Oproti variantu *V3* je uvažované aj s prepojením západnej časti mesta s centrom v oblasti Hlín po ulici Saleziánska ponad železničnú trať do Rajca na ulicu Žitná.

6.2.3 Zaťaženie cestnej siete a kategorizácia komunikácií

Zaťaženie cestnej siete pre jednotlivé varianty je uvedené vo výkresovej časti ÚGD. V Tab. 6.2 textovej časti ÚGD M ŽA je uvedená kategorizácia komunikácií a predpokladané modelové zaťaženie vybraných hlavných komunikácií ZÁKOSu pre jednotlivé varianty.

6.2.4 Výber variantu pre ďalšie riešenie

Analýza vplyvu jednotlivých variantov na dopravnú infraštruktúru bola súčasťou Konceptu návrhu. Výber variantu výrazne skomplikovala nejasná situácia okolo stavebných úprav pri modernizácii železničného uzla Žilina. Po zvážení možných rizík bol pre podrobné spracovanie odporučený Variant *V3* s modifikáciou zjednosmernenia II. okruhu.

Vplyv zavedenia bezplatnej MHD sa ukázal ako pomerne závažný z pohľadu zaťaženia ZÁKOSu. V Tab. 6.2 a na obr. 6. strategického dokumentu ÚGD M ŽA je uvedená zmena zaťaženia po zavedení bezplatnej MHD, ktorá predstavuje pre hlavné komunikácie 5 – 20%. Vzhľadom na skutočnosť, že súčasťou stratégie mesta pre obmedzenie IAD je aj zvýhodnenie MHD, do následných analýz riešeného variantu boli do výpočtu zaťaženia uvažované dva scenáre a to scenár variant bezplatnej MHD pre obyvateľov mesta Žilina a scenár zachovania platenej MHD.

Pri výbere variantu sa okrem zvýhodnenia MHD prihliadalo aj k zásade, prijatej ÚPN-M, ktorá predpokladá výrazné obmedzovanie dopravy v centre mesta.

6.2.5 Riešenie II. mestského okruhu

Špecifickým problémom usporiadania ZÁKOSu v centre mesta je II. mestský okruh, tvorený ulicami Veľká okružná – 1. mája – Hviezdoslavova – Kálov – Hurbanova. Okruh je nadmerne zaťažený, zasahuje do hlavnej pešej trasy pred železničnou stanicou a nachádza sa na ňom výrazne preťažená križovatka so Španyolovou.

Analyzovaná bola možnosť zjednosmernenia okruhu s nasledovnými výsledkami:

- a) Zjednosmernenie v smere hodinových ručičiek. Smer by znamenal zastavovanie vozidiel MHD na strane mestského centra, kam smerujú hlavné pešie ťahy. Smerovanie by pozitívne ovplyvnilo trasovanie v smere od I/64 a I/61 (bývalá I/18) od Bratislavy. Na druhej strane by všetky pohyby na križovatkách s radiálami boli realizované v ľavom odbočení s kolíznymi križovaniami sa odbočujúcich vozidiel.
- b) Zjednosmernenie proti smeru hodinových ručičiek. Smer by znamenal zastavovanie vozidiel MHD na strane odľahlej od mestského centra, čo by znamenalo nutnosť prechodu chodcov cez komunikáciu na každej zastávke MHD. Smerovanie by pozitívne ovplyvnilo trasovanie v smere od I/18 Martin a od Vlčiniec. Na druhej strane by všetky pohyby na križovatkách s radiálami boli realizované v pravom – bezkonfliktnom odbočení.

Vplyv oboch variantov na prímestskú dopravu je približne rovnaký. V oboch variantoch je však nevyhnutné komplexne prepracovať trasovanie liniek MHD, čo by malo negatívne dopady na čas prepravy a využívanie MHD a tiež zvýšené náklady na prevádzku MHD.

Výber Variantu V3 pri neurčitostiach riešenia modernizácie železničného uzla Žilina si vyžiadal analýzu možností napojenia rôznych variantov predĺženia ulice I. mája po Uhoľnú a Ľavobrežnú na sieť ZÁKOSu. Okrem zjednosmernenia bolo v rámci analýz II. okruhu riešené aj vylúčenie dopravy spred železničnej stanice, kde okruh križuje hlavnú pešiu trasu. Vybudovanie mimoúrovňového križovania ulice 1. mája so železnicou a jej napojenie na Ľavobrežnú a na Uhoľnú vytvára novú časť II. okruhu po trase 1. mája – Uhoľná – Kysucká – Kálov a pri plánovanom rozšírení ulice Kysuckej umožní vylúčiť dopravu s výnimkou MHD spred železničnej stanice, tým aj vytvorenie kvalitného predstaničného námestia. Zároveň vytvorí predpoklady pre plánovanú zmenu polohy autobusovej stanice do terminálu integrovanej dopravy na Uhoľnej.

Ďalším pozitívom variantu je pri prepojení Májovej a Ľavobrežnej aj odľahčenie v súčasnosti neúmerne zaťaženej Kysuckej ulice.

Variant okrem pozitív prináša problémové lokality, ktorých riešenie má dopad aj na rozsah zjednosmernenia okruhu. V snahe o maximálne zvýhodnenie MHD bola prijatá zásada možnosti pohybu vozidiel MHD v oboch smeroch aj pri zjednosmernení okruhu. Z toho dôvodu boli uvažované viaceré varianty zjednosmerných úsekov. Problém šírky ulice 1. mája a vyústenie podjazdu 1. mája popod železničnú trať vylučuje jej plnohodnotné zjednosmernenie. Presun II. okruhu na Uhoľnú a Kysuckú súčasne vylučuje zo zjednosmernenia aj uvedené úseky.

Napojenie predĺženia ulice 1.mája

Mimoúrovňové križovanie ulice 1. mája so železničnou traťou bolo pre návrh ÚGD riešené formou podjazdu. Podjazd je technicky možné realizovať s ukončením pred križovatkou 1. mája – Milcova, s možnosťou smerovania dopravy po výjazdu na ulice Milcova – Dlabača – Hviezdoslavova. Smerovanie predpokladá opätovné prepojenie ulíc Dlabača a Hviezdoslavova. Smerovanie by v prípade rozšírenia Májovej umožnilo zachovať jednosmernú dopravu na II. okruhu až po Hviezdoslavovu.

Variantne uvažované križovanie ulice 1. mája so železničnou traťou je formou nadjazdu, pri ktorom však výjazd zasahuje až ku križovatke so Štefánikovou ulicou a prakticky vylučuje zapojenie ulice 1. mája do jednosmernej dopravy na II. okruhu.

Oba varianty vychádzajú z predpokladu, že predĺženie Májovej po Uhoľnú a Ľavobrežnú bude obojsmerné. V oboch variantoch je nevýhodou nutnosť priestorového zásahu do súčasného areálu autobusovej stanice. Nutnosť zachovania dopravného prepojenia 1. mája – Hviezdoslavova vyžaduje rozšírenie ulice 1. mája o jeden jazdný pruh v každom smere, lokalizovaný vedľa novej komunikácie v smere na Ľavobrežnú. Jazdné pruhy zasiahnu do územia súčasného parkovacieho pruhu a tiež do chodníka pozdĺž autobusovej stanice. Na druhej strane zasiahnu do areálu ŽSR.

Rozsah zjednosmernenia II. okruhu

Zjednosmernenie II. okruhu je možné zvýšiť kapacitu tejto preťaženej dôležitej tepny ZÁKOSu.

Zmena funkcie ulice Hviezdoslavova popred žst. Žilina a presun II. okruhu cez predĺženú ulicu 1. mája na Uhoľnú a Kysuckú zmení priestorovo celý okruh, avšak prináša aj zmenu v jeho definovanom zjednosmernení. Ulicu Uhoľná je nevyhnutné ponechať v dvojsmernej prevádzke vzhľadom na radiálu Kysucká a jej napojenie na II. okruh. Rovnako Kysuckú je

nutné zachovať v obojsmernej premávke po celej dĺžke, z čoho vyplýva nutnosť zachovania podjazdu ulice I. mája popod železničnú trať ako obojsmernej komunikácie.

Po zvážení vyššie uvedených analýz návrh obsahuje úpravu smerovania II. okruhu nasledovne:

- Zjednosmerniť okruh od križovatky Veľká okružná – Háľkova v smere na križovatky Veľká okružná – Komenského – Spanyolova – Predmestská. MHD viesť v oboch smeroch s jedným protismerným pruhom.
- Časť okruhu od križovatky Predmestská – I. mája, ďalej po I. mája – Uhoľnej – Kysuckej po križovatku Kysucká – Hviezdoslavova viesť obojsmerne pre všetku dopravu.
- Hviezdoslavova na úseku I. mája - žst. Žilina – Kysucká len pre MHD a dopravnú obsluhu, úsek popred žst. len pre MHD.
- Úsek Kálov obojsmerný po OC Mirage pre všetku dopravu, od OC Mirage cez Hurbanovu – Legionársku obojsmerne len pre MHD a dopravnú obsluhu. Ostatnú dopravu na úseku úplne vylúčiť.
- II. okruh pokračovať jednosmerne pre IAD po Hollého po križovatku s Jánošíkovou. Ďalej obojsmerne po Murgašovej – Veľkej okružnej po križovatku s Háľkovou.
- V opačnom smere okruh viesť od križovatky Háľkova po Veľkej okružnej Murgašovej Jánošíkovej s následným rozdelením dopravných prúdov po Kmeťovej, resp. Bratislavskej a Sasinkovej.

Uvedené riešenie znamená udržateľné intenzity v zóne a tiež vytvorenie funkčného napojenia centra mesta na jeho západnú časť spojením Jánošíkovej a Cestárskej.

Podrobné analýzy poukázali aj na negatívne aspekty zjednosmernenia, hlavne vplyvom absentujúceho prepojenia ulice Komenského a Rajeckej. Doprava v smere Komenského - Háľkova by bola vedená vnútom II. okruhu, čo nemožno považovať za vhodné a žiaduce. Z toho dôvodu bolo v I. etape zjednosmernenia navrhnuté variantné riešenie, ktoré predpokladá zjednosmernenie Veľkej okružnej len na úseku medzi križovatkami s Komenského a Spanyolovou. Vylúčenie krátkeho úseku z obojsmernej premávky prinesie dopravné výhody zjednosmernenia (aj obmedzenia dopravy v hlavnom pešom ťahu Hliny – centrum), ale súčasne eliminuje jeho negatívny vplyv na zvýšenie zaťaženia v centre mesta (Zaymusa, ale aj Republiky, Štefánikovej a pod.).

Variantný návrh samozrejme predpokladá vedenie MHD v protismernom jazdnom pruhu.

Riešenie napojenia NsP

V rámci riešenia ÚGD boli analyzované možnosti alternatívneho napojenia.

Napojenie na ulicu Vysokoškolákov

Bolo odporúčané v rámci štúdie pre MÚ. Podrobná dopravná analýza podložená dopravným prieskumom a posúdením viacerých typov križovatiek preukázala, že napojenie je nevhodné z dopravného hľadiska. Na základe výpočtov kapacity križovatky bolo zistené, že riešenie napojenia areálu NsP na komunikačný systém mesta prostredníctvom okružnej križovatky nevyhovuje. Výsledné hodnoty funkčnej úrovne dosahujú hodnotu F na dvoch vstupoch, čím sú hlboko pod akceptovateľnou úrovňou.

Križovatka bola následne posúdená aj ako svetelne riadená, pričom dosiahnutá funkčná úroveň D je na hranici akceptovateľnosti a pre výhľadové zaťaženie nevyhovujúca.

Variant síce rieši prístupnosť do areálu NsP z užšieho centra mesta, ale pripojenie je dopravne nevyhovujúce. Navyše pôvodné riešenie predpokladalo vybudovanie parkoviska pre návštevníkov pod oknami novorodeneckého pavilónu, čo považujeme za absolútne neprípustné.

Napojenie na Nemocničnú

Bolo analyzované ako alternatívne riešenie. Kompletná križovatka na 4-pruh Nemocničnej sa po dopravnej analýze ukázala ako nerealizovateľná. Napriek tomu, že je predpoklad preradenia Nemocničnej do siete MK, intenzita bude po zjednosmernení Veľkej okružnej narastať, nakoľko sa zvýši význam III. okruhu. Odbočovanie vľavo z areálu FNŠP by narážalo na značné kapacitné problémy.

Preto bola navrhnutá polovičná križovatka s pravým vjazdom a výjazdom, ktorá plne dopravne vyhovuje. Odporúčame jej realizáciu uvedeným spôsobom a pre napojenie z centra mesta odporúčame zachovať súčasné napojenie vratnou vetvou, ale s podmienkou zablokovania priameho vstupu z Nemocničnej. Ľavé odbočenie z areálu NsP na Nemocničnú je navrhnuté mimoúrovňovou krátkou vetvou. Súčasťou návrhu je aj nové parkovisko pre návštevníkov NsP v areáli a tiež návrh zmeny organizácie dopravy v areáli nemocnice.

6.2.6 Riešenie napojenia AŽIŠ

Plánovaný areál žilinského športu (AŽIŠ) sa nachádza na pravej strane Váhu, oproti súčasnému futbalovému štadiónu. Jeho napojenie na pešiu dopravu je navrhované lávkou ponad Váh. Analyzované boli možnosti napojenia areálu na cestnú dopravu.

Návrh mostného objektu ponad Váh s napojením na Ľavobrežnú v lokalite trasy pešej lávky

Návrh je technicky realizovateľný bez väčších problémov, napojenie na Ľavobrežnú je však možné len pravými odbočeniami. Vzniknutá križovatka by mohla byť súčasťou križovatky Májová – Ľavobrežná – Uhoľná. Nevýhodou variantu je nemožnosť prepojenia AŽIŠ – Na Horeváží a Estakáda - AŽIŠ. Problém je riešiteľný dvoma spôsobmi:

- Využitím vratnej vetvy Ľavobrežná v križovatke s Na Horeváží v zmysle ÚPN-M. V opačnom smere AŽIŠ – Teplica by bolo prepojenie realizované napojením AŽIŠ na cestu II/583, ktoré bude realizované v zmysle projektového návrhu.
- Zachovaním len pravých odbočení a riešením opačných smerov len cez napojenie na II/583. Z pohľadu predpokladanej zaťaženia odporúčame tento variant pre realizáciu.

6.2.7 Riešenie prepojení západ - centrum

V rámci ÚGD boli analyzované nasledovné nové možnosti prepojenia západ – centrum:

- Prepojenie ulice Cestárska a Mudroňova s ulicou Jánošíkova popod mostné objekty Rajeckej s variantným prepojením na Bratislavskú (Obr. 6.5. ÚGD M ŽA).
- Prepojenie ulice Saleziánska – Žitná mimoúrovňovo ponad železničnú trať Žilina – Rajec a ponad Rajeckú (Obr. 6.6. ÚGD M ŽA).
- Prepojenie ulice Kamenná a Bytčická s I/64 (Metro) ponad ulicu Dlhá (Obr. 6.7. ÚGD M ŽA).

Prepojenie ulice Cestárska a Mudroňova s ulicou Jánošíkova umožní spojenie novej trasy II. okruhu s obytnou zónou Rázusova a následne celou západnou časťou mesta. Analýza ukázala vhodnosť prepojenia pre osobnú dopravu a pre autobusy MHD. Alternatívne predĺženie po ulicu Bratislavská je vzhľadom na výškové pomery a podjazdné výšky možné len pre osobné vozidlá. Nevýhodou prepojenia je úrovňové križovanie železničnej trate Žilina – Rajec, výhodou nízke investičné náklady a trasovanie v nezastavanom území.

Prepojenie ulice Saleziánska - Žitná umožní priame napojenie centra mesta. Jeho nevýhodou je nutnosť mimoúrovňového križovania železničnej trate a vjazd do komplikovanej križovatky Žitná – Škultétyho. Po odklonení nákladnej dopravy zo Škultétyho by malo zaťaženie križovatky klesnúť.

Prepojenie ulice Kamenná a Bytčická s I/64 (Metro) ponad ulicu Dlhá vznikne predĺžením súčasnej komunikácie od Metra po I/64 popod budúci privádzač Rajecká. V súčasnosti sa komunikácia stáča vratnou vetvou na ulicu Dlhá. Predĺžením na ulicu Kamenná by vzniklo

prepojenie do priemyselnej zóny s výrazným odľahčením ulíc Bytčická, Dlhá, Kamenná v smere na Váhostav a tiež odľahčenie okružnej križovatky Váhostav.

6.2.8 Preložka I/64 – IV. okruh

Z hľadiska dopravy je pre výhľadové riešenie ZÁKOSu nevyhnutné vybudovanie dôležitých stavieb na cestách I. triedy v Žilinskom regióne, ktoré budú súčasťou plánovaného IV. okruhu. Prvou stavbou je preložka cesty I/64 na úseku od diaľničného privádzača (križovatka Metro) po I/18 v lokalite Šibenice. IV. okruh bude ďalej pokračovať po súčasnej I/18 do Strečna s napojením na budúce prepojenie s II/583. Následne z toho vyplýva nutnosť trasovania okruhu od súčasnej I/60 (predtým I/18A) od Ľavobrežnej po súčasnej II/583 okolo závodu KIA a s novou trasou Mojš – Strečno (napojenie na I/18).

V návrhovom období ÚGD uvažuje aj s časťou IV. okruhu v opačnom smere, od spomenutej križovatky s diaľničným privádzačom peážnym úsekom po križovatku so súčasnou I/64, ďalej po vyššie uvádzanom prepojení s ulicou Kamenná.

Vo výhľadovom období sa počíta s predĺžením IV. okruhu od Bánovej cez Hôrky, Bitarovú, Ovčiarsko do Dolného Hričova s napojením na súčasnú I/61 (I/18). Cesta I/61 uzavrie okruh v smere do Žiliny.

6.2.9 Ulica Vysokoškolákov

ÚGD predpokladá úpravu súčasného nevyhovujúceho stavu rozšírením na plnohodnotnú 4-pruhovú komunikáciu po napojenie na Rosinskú cestu a jej predĺženie v lokalite fy Galimex po plánovaný IV. okruh.

Súčasťou úpravy je zmena väčšiny súčasných križovatiek:

- križovatky s Tajovského na veľkú okružnú križovatku,
- zrušenie malej okružnej križovatky Lidl pri plavárni,
- rozšírenie malých okružných križovatiek pri OC Dubeň a Kaufland o jazdný pruh po okruhu,
- vybudovanie okružnej križovatky pri OD Nay,
- vybudovanie veľkej okružnej križovatky pri VUD s plochami pre otočenie a odstavenie vozidiel MHD,
- výstavba novej križovatky s Rosinskou.

6.2.10 Prepojenie priemyselných zón Priemyselná – Kamenná

Dve hlavné priemyselné zóny mesta – Priemyselná ulica a Kamenná ulica sú v súčasnosti priamo prepojené po trase Priemyselná – Škultétyho – Bánovská – Kamenná. V ÚPN-M Žilina je výhľadovo trasa plánovaná na rozšírenie a smerové vyrovnanie. Riešenie v súvislosti s protestami občanov bolo v súčasnosti zmenené a prepojenie zón bolo riešené obchádzkovou trasou v smere Kragujevská – Mostná – Rajecká – Dlhá – Bytčická – Kamenná. Trasa vedie po cestách I. triedy I/61 a I/64 a po miestnych komunikáciách Dlhá, Bytčická, Kamenná. Dĺžka obchádzky je cca 7 km od križovatky Kragujevská – Priemyselná a 7,5 km od križovatky Rázusova – Priemyselná (stred priemyselnej zóny okolo ulice Priemyselná).

Na uvedenej trase sa nachádzajú nasledovné kritické body:

1. Križovatka Priemyselná – Kragujevská (pri uvažovaní vstupu z Priemyselnej).
2. Prieplet I/60 - I/64 Rajecká - Rondel.
3. Križovatka I/64 – Dlhá (svetelne riadená križovatka na ceste č. I/64 - Rajecká cesta pri Metre,
4. Križovatka Bytčická – Kamenná.

Na základe uvedeného je pre potreby ÚGD nákladná doprava presmerovaná po uvedenej trase, ale za nasledovných podmienok:

1. Zákaz vstupu pre nákladné vozidlá nielen na ulicu Škultétyho, ale aj Závodskú.
2. Smerovanie nákladnej dopravy z Kragujevskej a Priemyselnej po I/61 – Kragujevská – Rajecká – Dlhá – Bytčická – Kamenná.
3. Zmena dopravného značenia na I/60 v úseku Rondel – prieplet s I/64 Rajecká.
4. Rozšírenie ulice Bytčická na úseku od podjazdu Kamenná po križovatku s Kamennou.
5. Urýchlenie výstavby IV. okruhu v úseku križovatka I/64 (Metro) Kamenná ponad ulicu Dlhá.

V sledovanej zóne Priemyselnej ulice je v rámci ÚGD v zmysle ÚPN-M Žilina uvažované aj prepojením Cestárska – Mudroňova – Dolné Rudiny okolo SPP, ktoré je nevyhnutné opätovne sprepájať a využiť ako alternatívnu trasu pre nákladnú dopravu Priemyselná – Rondel.

6.2.11 Riešenie zóny Solinky – Bôrik

Sídliisko Solinky nemá zodpovedajúce napojenie na ZÁKOS v severnej časti. Napojenie Borovej na Centrálnu je dopravne silno problémové vzhľadom na križovatku Centrálna – Rudnayova – Borová. Dopravne problémová je celá oblasť styku Soliniek s mestskou časťou Bôrik. Návrh obsahuje tri základné opatrenia na zlepšenie dopravnej situácie:

1. Prepojenie ulíc Borová – Gaštanova vo vnútri sídliska, ktoré výrazne odľahčí výjazd Borová – Centrálna.
2. Úprava križovatky Centrálna – Rudnayova – Borová, rozšírenie o odbočovacie pruhy a zrušenie vjazdu do areálu základnej školy z Centrálnej.
3. Úprava križovatky Pod hájom – Centrálna – Obvodová s doplnením vetvy Bôrická cesta a následným napojením na Oravskú cestu a križovatku Oravská – Rudnaya. Križovatku odporúčame riešiť ako malú okružnú.

6.2.12 Riešenie križovatky ulíc Cesta k Paľovej búde – Univerzitná

Návrh riešenia obsahuje nasledovné stavebné zásahy:

- Vytvorenie nového napojenia Cesty k Paľovej búde na Univerzitnú s normovými zakružovacími oblúkmi.
- Zaslepenie oboch existujúcich vjazdov na Univerzitnú, pričom vo vzniknutých priestoroch vytvára podmienky pre obsluhu existujúcej stavby.
- Vzhľadom na šírkové usporiadanie cesty Na Malý diel navrhuje po celej dĺžke od križovatky s Bôrickou jej zjednosmernenie (pokračovanie súčasného zjednosmernenia na úseku Bôrická – Vojenský cintorín).

6.2.13 Riešenie križovatky ulíc K cintorínu – navrhovaná IV. okružná v Bánovej

Výhľadové predlžovanie IV. okruhu od Kamennej cez Bánovú v smere na Hôrky a Ovčiarsko v Bánovej pokračuje po Bitarovskej ceste a na križovatke s cestou K cintorínu ďalej novou vetvou križovatky k cintorínu. Následne sa napojí na trasu súčasnej poľnej cesty a novou križovatkou na Družstevnú.

6.2.14 Riešenie Kuzmányho ulice

Kuzmányho ulicu sa navrhuje ponechať len pre MHD a pridať jej funkciu dopravnej obsluhy pre charterovú autobusovú dopravu. Na súčasnom parkovisku pri Poštovej banke Na priekope sa odporúča zriadiť zastávku pre zájazdové autobusy, ktoré privádzajú a odvádzajú návštevníkov centra mesta.

6.6.3. Statická automobilová doprava

6.6.3.1 Statická doprava – výhľad

Návrh riešenia parkovania v parkovacích domoch vychádza z potreby parkovacích miest a zároveň úspory verejnej zelene. Pre určenie výhľadovej potreby parkovacích a odstavných miest sa vychádzalo z údajov o nových aktivitách v území.

Etapu I. – návrh do roku 2025

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

- rekonštrukcia autobusovej stanice, 400 PM
- výstavba nového OC na ul. Vysokoškolákov: KIKA 185 PM
- rozšírenie EUROPALACE 219 OM
- rozšírenie OC Dubeň na 975 PM, tzn. rozšírenie o 485 PM
- polyfunkčný komplex Dve veže na ul. Vysokoškolákov, 324 PM v podzemnej garáži
- výstavba mestských bytov, ul. K Paľovej Búde, 116 OM
- športové centrum ul. Karpatská, 70 PM
- Petzvalova, HG 70 OM
- Petzvalova – Baničova – HG 100 OM
- Vlčince, Obežná ul., OC ColorPark, 475 PM
- Makyta, rekonštrukcia areálu, 77 PM
- FNŠP, rozšírenie o 54 PM
- Studničky, Wellpark, 76 PM
- nové parkovanie vo dvore vedľa hotela Polom, 98 PM
- ul. Suvorovova, 94 PM
- Domino, rozšírenie parkoviska, 45 PM
- obytný súbor Hájik – Hradisko, 720 OM, 2450 HG
- obytný súbor Rudiny I. – 845 OM, 198 PM
- revitalizácia komplexu Elektrární na Štefánikovej ul., 100 PM

Celkovo pre nové aktivity plánované do roku 2025 vychádza požiadavka 7 846 parkovacích a odstavných státí. Ich redukcia vo vzťahu k obmedzovaniu IAD musí byť v súlade s umiestnením investície.

Etapu II. – výhľad do roku 2045

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

- športcentrum Korytnačka, 498 PM
- obytný súbor Rudiny II., 314 OM + 250 HG (podzemné)
- Hájik – Bradová, IBV

Aktivity uvažované pre realizáciu vo výhľadovom období do roku 2045 by si vyžiadali potrebu 2 362 parkovacích a odstavných státí. Pre aktivity v rámci tejto etapy je taktiež vhodné budovanie hromadných garáží v rámci intenzifikácie využívania plôch zastavaného územia mesta.

Návrhy na úpravu a zlepšenie stavu statickej dopravy

Na jej základe podrobnej analýzy možností naplnenia požiadaviek na statickú dopravu v centre mesta ÚGD odporúča pre zlepšenie parkovacích možností v CMZ realizovať nasledovné opatrenia:

- zvýšenie počtu parkovacích miest vybudovaním nových parkovísk v druhej úrovni (nadzemnej, resp. podzemnej), ktoré budú súčasťou novobudovaných stavebných aktivít, realizovaných v centre,

- zaviesť systém funkčných záchytných parkovísk, z ktorých by bol bezproblémový prístup do CMZ.

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

Jedným z princípov riešenia dopravy v centre mesta je reštrikcia vstupu osobných vozidiel do vnútra druhého mestského okruhu s výnimkou dopravnej obsluhy. Ponuka parkovacích a odstavných miest, zrušených v centre mesta, sa zvýši vybudovaním parkovacích domov mimo druhého okruhu. Celkovo znížením možnosti pre statickú dopravu sa vytvoria vhodnejšie podmienky pre rozvoj hromadnej, ale aj pešej dopravy v centre. Za týmto účelom boli mimo centra mesta vytypované lokality, ktoré môžu byť ponúknuté investorom na výstavbu a prevádzkovanie parkovacích domov a plôch. Schéma umiestnenia lokalít je na **Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov.** a **Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov.** hodnoteného strategického dokumentu ÚGD M ŽA.

Autobusová stanica je navrhnutá na premiestnenie, plánuje sa jej nezmenená lokalizácia do roku 2025 a je požadovaná jej kombinácia s parkoviskom v inej výškovej úrovni. Podľa prepočtov atraktivity parkovacích domov, parkingy pri Autobusovej stanici a na Uhoľnej resp. pri futbalovom štadióne môžu zohrávať strategickú úlohu v zabezpečení parkovacích kapacít pre centrum mesta.

Okrem uvedených plôch štúdia uvažuje aj s parkovacími možnosťami na teréne. Ide hlavne o pozemok železníc pozdĺž ulice Hviezdoslavova s možnosťou dvoch úrovní parkovania s cca 100 stojiskami. Taktiež sa uvažuje s možnosťou vybudovania dočasných parkovacích plôch v úrovni terénu na miestach, ktoré sú pripravené pre výstavbu parkovacích domov (oblasť uvedená v schéme na obr. 8 strategického dokumentu ÚGD M ŽA).

Návrh plôch pre statickú dopravu a ich zapracovanie do dopravného modelu - návrh

Pre účely variantných riešení bol výpočtový model doplnený o súčasné parkoviská a novo navrhované formou samostatných bodov, reprezentujúce predpokladané plochy statickej dopravy. V CMZ boli zohľadnené nasledovné lokality (viď. ÚGD M ŽA - Obr. 8):

- PD 1 na Hollého ulici (A),
- PD 2 na Hollého ulici (C),
- PD 3 na Sasinkovej ulici(B),
- PD 4 na Kmeťovej ulici(D), (podzemné)
- PD 5 na Predmestskej ulici, (areál bývalá Makyta)
- PD 6 pri autobusovej stanici, (nadzemné)
- PD 7 pri futbalovom štadióne, (podzemné)
- PD 8 na Štefánikovej ul., revitalizovaný objekt Elektrární

Miesta parkovísk boli začlenené do modelu ako zdroje a ciele ciest motorových vozidiel v okrskoch. Návrh kapacít predstavuje orientačný počet parkovacích miest, ktorý bude k dispozícii pri dodržaní architektonických limitov výšky objektov. Atraktivita parkovacích domov závisí od ich lokalizácie voči centru a od ponuky parkovacích kapacít. Uvedeným spôsobom vyčíslený parameter bol zapracovaný do všetkých variantov modelovania cestnej siete. Parkoviská boli lokalizované mimo centra mesta tak, aby nezahľcovali premávku na zaťažených komunikáciách II. okruhu a hlavných radiál, vedených do centra mesta.

Návrh na umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách

Aj na sídliskách boli za účelom skvalitnenia podmienok pre statickú dopravu vytypované lokality, ktoré môžu byť využité na výstavbu a prevádzkovanie parkovacích domov a plôch pre statickú dopravu. Pre hromadné garáže a parkovacie domy sa predpokladá kapacita od 100 do 300 parkovacích miest (podľa počtu podzemných a nadzemných podlaží). PD

na sídliskách je možné budovať aj ako podzemné, resp. so zelenými strechami alebo ihriskami na streche.

Ako priestory pre vybudovanie HG/PD do budúcnosti sa navrhujú:

- PD v priestore bývalých PCHZ, v urbanistickom okrsku č. 7 priemyselný obvod – východ
- PD v priestore areálu SAD, v urbanistickom okrsku č. 13 nemocnica
- PD (parkovací systém) vedľa NBS na Hlinách 3, v urbanistickom okrsku č. 2 Hliny 1 - 4
- HG/PG v priestore rozšíreného centra, Rudiny 1
- HG/PD pri Športovej hale (tzv. Korytnačke), v urbanistickom okrsku č. 10 športový areál
- PD pre polyfunkčné objekty (plánovaná KIKA a pod) pri čerpacej stanici OMV na ul. Vysokoškolákov (vedľa Žilinských komunikácií), v urbanistickom okrsku č. 10 – Vlčince 1
- HG na ul. Obežnej, v urbanistickom okrsku č. 49 - Vlčince 2
- HG na ul. Timravy, Vlčince 2, 294 PM (podz. a nadzemné)
- HG na Solinkách pri Centrálnej ul. v priestore namiesto Zberných surovín
- HG/PG v priestore Solinky - Rudiny 2
- HG Solinky, ul. Obvodová pri obratisku liniek MHD, pre účely športovo-rekreačného areálu
- HG na Solinkách pri križovatke Obvodová x Smreková (nadzemná, prístup z najvyššieho podlažia),
- HG na Hájiku pri otočke MHD na Dadanovej ulici v urbanistickom okrsku č. 29 Hájik alebo HG na križovatke ulíc Petzvalova a M. Bela (ak to geotechnické podmienky dovoľia)
- podzemné garáže vybudovať pod ihriskom na ul. Baničovej pri ZŠ (s ihriskom na streche) na Hájiku,
- HG na križovatke ulíc Petzvalova a J. Hronca s ihriskom na streche, 95 PM, (podz. a nadzemné).

Úlohou UGD nie je len návrh prijateľných a jednoduchých riešení, ale aj návrh variantov pre výhľadové obdobie. Jedným z nich by mohol byť návrh na vylúčenie parkovania na mestských komunikáciách v CMZ až po II. mestský okruh, t.j. oblasť ohraničená ulicami Veľká Okružná – 1.mája – Hviezdoslavova – Kálov – Hurbanova - Legionárska. Rezidentské OM a firemné parkovanie na pozemkoch patriacich k budovám firiem a v medziblokoch by bolo zachované. Zrušilo by sa len parkovanie na mestských komunikáciách. Podľa prieskumu sa jedná približne o 411 spoplatnených PM a 162 firemných PM.

Urobiť tento krok naraz by asi bolo ťažko realizovateľné, preto je potrebné pripraviť stratégiu postupného obmedzovania parkovania v CMZ, ktoré by bolo realizovateľné najskôr cez obmedzenie v pásme A s postupným obmedzením parkovania aj v pásme B, za predpokladu, že sa medzi tým vybudujú parkovacie domy, ktoré pokryjú nároky na parkovanie v CMZ.

Spoplatnenie parkovania v mestských častiach je taktiež výzvou do výhľadového obdobia. Jeho zavedenie by malo byť súčasne s vybudovaním nových hromadných garáží. Je potrebné ho dôkladne pripraviť a určiť skupinu rezidentov.

Návrh na umiestnenie záchytných parkovísk

Záchytné parkoviská do budúcnosti (v návrhovom období r. 2025) možno umiestniť na vstupoch do mesta v nadväznosti na diaľnicu a privádzače v priestoroch, ktoré sú vhodne prístupné do mesta MHD. Jedná sa nasledovné oblasti:

- v smere od Bratislavy (ZP1) je možné využiť priestor oproti futbalovému štadiónu v Strážove, plocha parkoviska pri využití parkovania na teréne cca 90 x 80 m, 360 PM;
- v smere od Martina (ZP2) sa jedná o priestor bývalého areálu HYZA na ceste I/18, situovaný cca 5,0 km pred mestom, v priestore Vodného diela Žilina, využívanom na rekreačné účely, takže parkovisko by zároveň slúžilo v lete aj pre rekreantov VD Žilina; pri ploche cca 100 x 100 m – 500 PM;

- v smere od Čadce (ZP3) by bolo možné využiť pre potreby záchytného parkoviska plochu na pozemku súčasného autobazáru neďaleko motelu Anita pri ceste I/11; Plocha parkoviska cca 100 x 100 m t.j. 500 PM;
- v smere od Prievidze (ZP4) sa ako vhodný pre umiestnenie záchytného parkoviska javí priestor pri napojení 4. okružnej na cestu I/64; Plocha parkoviska na teréne cca 100 x 100 m – t.j. 500 PM (môže byť aj dvojpodlažné, 1000 PM).

Z hľadiska možnosti využitia železničnej dopravy v rámci integrovaného systému je potrebné zvážiť umiestňovanie záchytných parkovísk v lokalitách železničných staníc v regióne.

6.6.3.2 Orientačný a informačný systém statickej dopravy

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

6.6.3.3 Regulácia statickej dopravy

Infraštruktúrne opatrenia v rámci parkovacej politiky:

- Výstavba záchytných parkovísk P + R na uplatnenie záchytného systému na okraji mesta s motivačným prvkom, parkovací lístok ako lístok na MHD do mesta
- Postupne redukovat' PM v CMZ
- Výstavba PM na úrovni terénu v 1. etape v mieste plánovaných PD
- Výstavba hromadných garáží s finančnou spoluúčasťou obyvateľov (s možnosťou odpredaja do vlastníctva)
- Zaviesť celoplošný koncept upokojuvania dopravy v meste zavádzaním Zóny 30 na obslužných komunikáciách, skvalitňovaním cyklistickej a pešej infraštruktúry
- Skvalitňovať a preferovať MHD

Koncepcné zásady pre výhľadové riešenie statickej dopravy v centre mesta

Dôvody pre reguláciu parkovania:

- Pomocou organizovaného parkovania stabilizovať dopravnú situáciu v riešenej časti mesta,
- Regulovaným parkovaním prispievať k zvýšeniu obratovosti na disponibilných parkovacích miestach, čím sa zvýši efektivita a ponuka jestvujúcich parkovísk,
- Zavedenie regulovaného parkovania je možné iba v oblasti s podrobne vyznačeným a udržiavaným dopravným značením, ktoré býva realizované prevádzkovateľom uličných parkovísk v zóne,
- Významným je aj finančný prínos z parkovania, ktorým je možné riešiť iné súvisiace dopravné problémy primeraného rozsahu (informácie o parkovaní, zveľadenie cyklistických, peších trás a upokojených komunikácií, zelených plôch...),

Celá oblasť centra mesta by mala mať definované zásady riešenia statickej dopravy nasledovné:

- Prednostné uspokojovanie krátkodobého parkovania pred dlhodobým i pred odstavovaním vozidiel,
- Rozširovanie zóny rýchlo obrátkového plateného parkovania podľa potreby a vývinu dopravnej situácie v širšom území centra mesta, pokiaľ je parkovanie dovolené,
- Vytváranie predpokladov na plné pokrytie normou stanovených nárokov na odstavovanie vozidiel obyvateľov v obytných útvaroch mimo centra, čo znamená:
 - v jestvujúcich obytných zónach s nedostatočnými možnosťami na odstavovanie vozidiel, zabezpečiť dodatočnú výstavbu hromadných garáží v reálnych dochádzkových vzdialenostiach od bydliska, pričom hromadné garáže by podľa

- lokálnych podmienok mali súčasne plniť aj funkciu ochrany obytných objektov pred hlukom z pozemných komunikácií,
- v nových urbanizovaných plochách pri výstavbe obytných a ostatných typov objektov, uplatňovať požiadavky na vytvorenie dostatočného počtu parkovacích miest na vlastnom pozemku.

Dôležité pre parkovacu politiku mesta je aj využívanie kombinovaných systémov využívania verejnej hromadnej dopravy (VHD) s využitím parkovísk P + R, K + R, B + R, P + G.

Pre zabezpečenie kvalitnej statickej dopravy je potrebné rozpracovať princípy statickej dopravy do konkrétnych a aktuálnych opatrení jednotnej mestskej parkovacej politiky, ktorá je riadiacim prvkom pri riešení všetkých problémov statickej dopravy na území celého mesta.

Systémy Park and Ride (P + R) sú jednoduché záchytné parkoviská, kde vodič odstaví automobil a smerom do mesta presadne na vozidlo MHD. Tieto systémy sa budujú na okrajoch miest, pri linkách MHD, v blízkosti komunikácií smerujúcich do centra. Tento systém funguje dobre napr. v kombinácii so zvýšením sadzieb parkovného v upokojených zónach.

Návrh záchytného parkoviska na okraji mesta musí byť podporený dvoma základnými podmienkami: ekonomickou výhodnosťou a dobrou dostupnosťou do centra mesta, ktorá musí byť zabezpečená verejnou dopravou. Preto je návrh parkovania typu P+R navrhnutý na vstupoch do mesta tak, aby v týchto miestach bola nadväznosť na MHD. Cieľom „plánu dopravnej obslužnosti“ je zabezpečenie dostatočných časových intervalov pre dostupnosť CMZ. Tento systém bude dobre fungovať, ak cena cestovného bude premietnutá do ceny parkovného.

S návrhom kapacitných záchytných parkovísk ZP1 až ZP4 ÚGD uvažuje.

Klasické záchytné parkoviská na úrovni vstupu do CMZ by mali byť zriadené na úrovni II. mestského okruhu. Mohli by fungovať v prvej fáze zriaďovania v miestach vytipovaných pre výstavbu PD1 až 5 (PD8 sa už buduje), kde by sa dočasne vybudovali záchytné parkoviská na úrovni terénu.

Systémy typu Kiss and Ride (K + R) sú parkovacie státa určené pre nástup a výstup a čakanie po krátku dobu cca 3 - 5 minút. Takéto parkovacie miesta sú vhodné najmä pri autobusových zastávkach, prestupných uzloch, železničných staniciach a termináloch. Potreba podobných krátkodobých státí bez väzby na VHD existuje pri zdravotných zariadeniach, školách, pri budovách občianskej vybavenosti, divadlách, hoteloch apod. Na iných miestach je ich potrebadiskutabilná, pretože obrátkovosť ich využívania nie je taká, ako u klasických parkovacích miest.

Zriaďovanie miest pre K+R je dôležitým nástrojom podpory verejnej hromadnej dopravy a integrovaných dopravných systémov a efektívneho využívania individuálnej automobilovej dopravy.

Systémy typu Bike and Ride (B + R) umožňujú kombinovanú dopravu v miestach, kde cyklista zaparkuje svoj bicykel v blízkosti železničnej stanice, zastávok hromadnej dopravy, prestupných uzlov apod. a ďalej využíva služby VHD.

Systémy typu Park and Go (P + G) spĺňajú platené parkovacie miesta, ktoré sa používajú pre uskutočnenie viacerých komerčných väzieb a cieľov ciest v centre mesta, s ohľadom na pešiu zónu historického jadra. Nakoľko sú umiestnené v bezprostrednej blízkosti vyhľadávaných cieľov, podpora MHD sa v tomto prípade neuvažuje. Po zaparkovaní sa pokračuje v ceste pešo.

Tento typ parkovania predstavujú platené parkovacie miesta, ktoré sú používané pre uskutočnenie skôr komerčných väzieb s cieľom v centre mesta s ohľadom na pešiu zónu

a historické jadro mesta. Nakoľko sú situované v blízkosti vyhľadávaných cieľov v CMZ, podpora MHD sa nepredpokladá.

6.6.4 Pešia doprava

Základným princípom musí byť preferencia pešieho pohybu v hraniciach mesta. Bude potrebné nadviazať na pešie zóny, ktoré boli vybudované a vytvoriť hlavné pešie komunikácie vychádzajúce z historického jadra mesta, ktoré by umožnili chodcovi bezpečný pohyb do všetkých sídlisk situovaných po obvode centra. Hlavné pešie komunikácie umožňujúce plynulý pohyb v oboch smeroch (z centra, do sídliska a naopak) by boli doplnené sieťou vedľajších peších komunikácií prepájajúcich vzájomne pešie komunikácie do systému umožňujúceho pohyb chodca po celom meste.

Hlavné pešie komunikácie by boli vedené z centra na Hájik, Hliny a Solinky, Vlčince a aj smerom do rekreácie, t.j. na Dubeň a do oblasti, medzi železnicou a riekou Váh (Riviéra).

Hlavná pešia komunikácia spájajúca Hájik s centrom mesta by mala nadviazať na chodník vedúci z centra Hájika do Závodia a odtiaľ po ľavej strane Závodskej cesty, podchodom pod železnicou a cestou, po Háľkovej ulici až do centra.

Hlavná pešia komunikácia zo Soliniek do centra by zo Soliniek prešla po pešej lávke na Hliny VI a priestorom budúceho obvodového centra, južne od bytoviek by pokračovala po Hečkovej ulici až do priestoru budúceho obvodového centra (medzi ul. Čulenovou, Kraskovou, Rudnayovou a Nešporovou) s pokračovaním po lávke ponad Mostnú ulicu a Bernolákovu až do centra.

Hlavná pešia komunikácia z Vlčiniec do centra by začínala na Nantersej ulici a pokračovala by popod Nemocničnú ulicu po Hlbokej ceste, po ul. Pod Hôrkou a v priestore pod svahom nemocnice až po Veľkú okružnú a po Predmestskej ulici až do centra.

Hlavná pešia komunikácia vedúca z centra na Dubeň by prechádzala po Národnej ulici, podchodom, resp. nadchodom popod, alebo ponad železnicu do priestoru vybavenosti za štadiónom odkiaľ by mala viesť lanovka až na hrebeň Dubňa. Pokračovala by ako turistický chodník až do Zástrania, v opačnom smere až do Budatína.

Hlavná pešia komunikácia vedúca do rekreačnej oblasti, ktorá by mala vzniknúť medzi sútokom Váhu a Kysuce a Váhu a Rajčianky, medzi Váhom a železničnou traťou Žilina - Bratislava. Komunikácia by vyšla z centra a po Framborskej ulici a ulici Hollého, popred ZŠ, cez železničnú trať a popod estakádu by pokračovala až po Bratislavskú cestu. Za Bratislavskou cestou by popod železničnú trať prešla až ku brehu rieky Váh a pešej lávke, ktorú bude treba vybudovať by prešla na druhý breh Váhu, do priestoru býv. Lodenice.

Hierarchický najvyššími komunikáciami slúžiacimi pešiemu pohybu sú pešie zóny, ktoré boli vytvorené na Mariánskom námestí a na námestí A. Hlinku. Podobne by sa mali vybudovať námestia ako pešie zóny na Hájiku Solinkách i na Vlčincoch, ale aj na Hlinách VI (obv. centrum) a Rudinách (obv. Centrum). U týchto priestorov je rozhodujúce dodržať dominanciu chodca a do priestorov pešej zóny pustiť iba nevyhnutnú dopravu a aj to iba vo vyhradenom čase.

6.6.5 Cyklistická doprava

Sieť cyklotrás sa navrhla ako ucelený systém, ktorý zabezpečí prepojenie jednotlivých mestských častí, susedných obcí až po presahy do územia kraja. Návrh vychádzal zo spracovaného Generelu cyklistickej dopravy mesta Žilina.

Samotné cyklotrasy sú vedené ako rôzne druhy pozemných komunikácií a to:

- Samostatné cestičky pre cyklistov,
- Vyhradené jazdné pruhy pre cyklistov,

- Pozemné komunikácie s koridormi pre cyklistov,
- Spoločné chodníky pre peších a cyklistov
- Upokojené pozemné komunikácie bez opatrení pre cyklistov s nízkou intenzitou motorovej premávky a nízkou maximálnou povolenou rýchlosťou (najmä zóny 30),

Návrh dopravnej siete cyklistickej dopravy pozostáva z:

- Hlavných cyklotrás,
- Vedľajších cyklotrás,
- Doplnkové cyklotrasy,
- Konektorov (spojnice).

Z hľadiska príslušnosti k danej oblasti sa delia na :

- Mestské
- Regionálne – prepájajúce min. 2 obce
- Nadregionálne prepájajúce min. 2 samosprávne kraje

Typy cyklotrás:

- Radiály,
- Diagonály,
- Tangenciály,
- Okružné.

Hlavné osi cyklotrás sú nasledovné:

- Bánová – Závodie – Staré mesto – Považský Chlmec
- Bytčica – Solinky – Hliny – Bôrik – Staré mesto – centrum - Budatín –Brodno -Vranie
- Vlčince – Staré mesto – Budatín – Zádubnie – Zástranie
- Považský Chlmec – Budatín – Staré mesto – Vodné dielo Žilina - Mojšová Lúčka
- Trnové – Vlčince – Staré mesto
- Vlčince – Rosinky – Staré mesto
- Hájik – Závodie – Staré mesto
- Brodno – Budatín – Staré mesto
- Vranie – Budatín – Staré mesto
- Hájik – Hliny – Bôrik – Staré mesto
- Žilinská lehota – Strážov – Staré mesto
- Vlčince – Rosinky – Vodné Dielo – Teplička – Zástranie

Časť cyklosiete presahuje mestský význam a to v prípade týchto cyklotrás:

- Rajecká cyklomagistrála
- Dolnokysucká magistrála
- Vážska cyklomagistrála

Aby samotná dopravná sieť pre cyklistov mala zmysel, musí sa okrem opatrení na pozemných komunikáciách pre cyklistov realizovať aj celý rad opatrení, ktorý súvisí najmä s:

- Vytvorením všetkých typov parkovacích miest pre cyklistov (nestrážené, strážené cykloparkoviská, Bike and Ride a pod.),
- Podpora multimodality a integrácie cyklistov v rámci verejnej osobnej dopravy (obsluha vybraných území prostredníctvom vozidiel verejnej dopravy umožňujúcej prepravu bicyklov),
- Podpora lokálnej dopravnej politiky na zatraktívnenie cyklistickej dopravy z pohľadu zamestnávateľov, škôl a iných inštitúcií za účelom zvýšenia používania bicykla v meste Žilina,
- Systematická podpora cyklistických opatrení prostredníctvom systematickej finančnej podpory z úrovne mesta Žilina.

6.6.6 Verejná hromadná doprava

6.6.6.1 Plán dopravnej obslužnosti mesta Žilina

Plán dopravnej obslužnosti je uvedený v samostatnej prílohe 1 strategického dokumentu ÚGD M ŽA vzhľadom na to, že ide o ucelený dokument, ktorý je vyžadovaný zákonom o cestnej doprave a zákonom o dráhach ako základ pre objednávanie mestskej hromadnej dopravy zo strany mesta Žilina. Plán dopravnej obslužnosti obsahuje aj návrhy na investície do vozidlového parku, súvisiacej technickej infraštruktúry, zastávok MHD a navrhovaných úprav vedenie liniek MHD.

Plán dopravnej obslužnosti bol vypracovaný na základe požiadavky Mesta Žilina ako súčasť Územného generelu dopravy. Vzhľadom na to, že ide o samostatný strategický dokument, ktorého zostavovateľom je podľa zákona NR č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave mesto, bol zaradený ako samostatná príloha 1.

Zadanie dohodnuté s objednávatelom Plánu dopravnej obslužnosti bolo rozdelené na dve etapy.

Etapu 01

Analýza súčasného stavu mestskej hromadnej dopravy

- analýza súčasného a potenciálneho prepravného dopytu – počet a hustota obyvateľov, ich priestorové rozloženie v meste, veková a vzdelanostná štruktúra obyvateľstva, pracovné príležitosti a ich rozmiestnenie v meste, pracovné zmeny, nezamestnanosť, analýza školských a zdravotníckych zariadení a ich dopravnej obslužnosti
- analýza súčasného stavu dopravnej obsluhy – kapacita dopravných prostriedkov, dostupnosť spojov a prístupnosť k nim, čiastková analýza prípadnej súbežnosti a nadväznosti spojov

Etapu 02

Návrh plánu dopravnej obslužnosti Mesta Žilina v súlade so zákonom č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave a podľa zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach

- stanovenie potrebného počtu spojov na zvolených dopravných trasách (autobusových a trolejbusových linkách)
- požiadavky na primeraný rozsah dopravných služieb (vyčíslenie potrebného dopravného výkonu a ponuky miestokm)
- spôsob riešenia súbežnej dopravy, opatrenia na zabezpečenie koordinácie a nadväznosti na železničnú dopravu
- ciele a zámery riešenia disproporcie dopytu a ponuky v určitom území, vrátane potreby investícií do vozidlového parku, do technickej základne alebo do organizácie a trasy autobusových liniek

Požiadavky zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave a podľa zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach

Požiadavky zákona NR SR č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave:

Dopravná obslužnosť

(1) Dopravnou obslužnosťou na účely tohto zákona sa rozumie vytvorenie ponuky primeraného rozsahu dopravných služieb vo vnútroštátnej doprave na zabezpečenie pravidelnej dopravy na území kraja alebo obce.

(2) Primeraným rozsahom sa na účely odseku 1 rozumie počet spojov za deň, presnosť a pravidelnosť jednotlivých spojov na jednotlivých autobusových linkách na uspokojenie dopytu

verejnosti počas jednotlivých dní v týždni pri zohľadnení možností súbežných prepráv a prestupu, vzdialenosti k zastávkam, priepustnosti ciest v priebehu dňa, bezpečnosti prepráv, výbavy a kapacity vozidiel a cestovného pre vybrané skupiny cestujúcich.

Objednávateľ

(1) Ak nie je dostatočne zabezpečená dopravná obslužnosť územia pravidelnou dopravou prevádzkovanou dopravcami na komerčnom základe ani železničnou dopravou, objednávateľ je oprávnený vo verejnom záujme objednať dopravné služby v rozsahu potrebnom na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia.

(2) Objednávateľom na účely tohto zákona je orgán verejnej správy, ktorý je podľa zákona povinný organizovať a zabezpečovať dopravnú obslužnosť územia kraja alebo obce v pravidelnej doprave.

Plán dopravnej obslužnosti

(1) Na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia objednávateľ zostavuje plán dopravnej obslužnosti a uzatvára s dopravcami zmluvy o službách.

(2) Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti objednávateľ berie do úvahy oprávnené požiadavky verejnosti, prevádzkované železničné a autobusové linky a ich prepravnú kapacitu a ďalšie kapacitné možnosti dopravcov, technický stav ciest na trase autobusových liniek, kapacitné možnosti súbežnej železničnej dopravy a mestskej dráhovej dopravy, hospodárnosť zabezpečovania prepravy a finančné možnosti verejného rozpočtu na úhradu za službu vo verejnom záujme (ďalej len "príspevok"). Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti objednávateľ spolupracuje s objednávatelom dopravných služieb železničnej dopravy na zosúladení kapacitných a prevádzkových možností v železničnej doprave a v pravidelnej autobusovej doprave.

(3) Plán dopravnej obslužnosti obsahuje najmä:

- a) zoznam autobusových liniek alebo ich častí, na ktorých sa má uskutočňovať pravidelná doprava vo verejnom záujme,
- b) požiadavky na primeraný rozsah dopravných služieb,
- c) spôsob riešenia súbežnej dopravy, opatrenia na zabezpečenie koordinácie a nadväznosti na železničnú dopravu alebo na mestskú dráhovú dopravu,
- d) spôsob výpočtu a harmonogram poskytovania príspevku z verejného rozpočtu,
- e) možnosti úpravy sadzby základného cestovného alebo udelenia výlučného práva na dopravné služby na určitej autobusovej linke alebo na určitých zastávkach,
- f) ciele a zámery riešenia disproporcie dopytu a ponuky v určitom území vrátane potreby investícií do vozidlového parku, do technickej základne alebo do organizácie a trasy autobusových liniek.

Plán dopravnej obslužnosti je podkladom na udeľovanie dopravných licencií, na uzatváranie zmlúv o službách a na zostavovanie cestovných poriadkov v pravidelnej doprave.

Požiadavky zákona NR SR č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach:

Plán dopravnej obslužnosti

(1) Na zabezpečenie dopravnej obslužnosti objednávateľa dopravných služieb v celoštátnej doprave, v regionálnej doprave a v mestskej doprave zostavujú plány dopravnej obslužnosti.

(2) Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti objednávateľ dopravných služieb berie do úvahy oprávnené požiadavky verejnosti, kapacitu železničnej infraštruktúry (ďalej len „kapacita infraštruktúry“) alebo siete mestskej dopravy, prevádzkové možnosti dráhových podnikov, možnosti súbežnej dopravy, hospodárnosť zabezpečovania verejnej osobnej dopravy a finančné možnosti verejného rozpočtu na úhradu straty dráhového podniku za dopravné služby vo verejnom záujme.

(3) Plán dopravnej obslužnosti obsahuje najmä:

- a) vymedzenie územia dopravnej obslužnosti,
- b) požiadavky na primeraný rozsah dopravných služieb,
- c) spôsob riešenia súbežnej dopravy a zabezpečenia nadväznosti na dopravné služby poskytované inými druhmi dopravy, najmä verejnou autobusovou dopravou,
- d) spôsob náhrady straty, ktorá vznikla dráhovým podnikom zo zabezpečenia dopravnej obslužnosti, najmä úhradou z verejného rozpočtu, možnými úpravami tarify cestovného alebo udelením výlučného práva na dopravné služby,
- e) ciele a zámery riešenia disproporcie dopytu a ponuky v určitom území, vrátane potreby investícií do infraštruktúry,
- f) opatrenia na zabezpečenie koordinácie s inými druhmi dopravy v území podľa písmena a), najmä s verejnou autobusovou dopravou.

Plán dopravnej obslužnosti je podkladom pri posudzovaní návrhu cestovného poriadku a pri uzavieraní zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme.

Návrh plánu dopravnej (obsluhy) obslužnosti hromadnou osobnou dopravou mesta Žilina pozostáva z nasledujúcich častí:

Úvod

1. Analýza súčasného a potenciálneho prepravného dopytu

1.1 Obyvateľstvo mesta a okresu Žilina

1.1.1 Analýza vekovej a vzdelanostnej štruktúry obyvateľstva

1.1.2 Migračné toky medzi okresom Žilina a ostatnými okresmi SR

1.1.3 Analýza vzdelanostnej štruktúry obyvateľstva okresu a mesta Žilina

1.2.0 Analýza školských zariadení a počtu študentov v meste Žilina

1.2.1 Materské školy v meste Žilina

1.2.2 Základné školy v meste Žilina

1.2.3 Stredné školy v meste Žilina

1.2.4 Vysoké školy v meste Žilina

1.2.5 Trendy vývoja v stredoškolskom vzdelávaní

1.3.0 Lokalizácia zdravotníckych zariadení v meste Žilina

1.4.0 Analýza hospodársko-ekonomických charakteristík

1.4.1 Analýza mzdového odmeňovania

1.4.2 Analýza zamestnanosti a nezamestnanosti

1.5.0 Analýza minulého a prognóza budúceho dopytu po preprave v rámci MHD v meste Žilina

1.5.1 Analýza dopytu po službách dopravcu DPMŽ v MHD v meste Žilina

1.5.2 Analýza sezónnosti dopytu – zimné a letné obdobie

1.5.3 Krátkodobá prognóza počtu predaných CL dopravcom DPMŽ pre roky 2016 a 2017

1.2 Analýza optimálnych dopravných spojení

1.3 Analýza vozidlového parku v MHD Žilina

1.3.1 Vek vozidlového parku

1.3.2 Vzťah vozidlového parku k ekológií

1.3.3 Obsaditeľnosť vozidlového parku

1.3.4 Bezpečnosť vozidlového parku

1.3.5 Kvalita vozidlového parku

2. Návrh plánu dopravnej obslužnosti Mesta Žilina

2.1 Stanovenie potrebného počtu spojov na zvolených dopravných trasách (autobusových a trolejbusových linkách)

- 2.1.1 Posúdenie ekonomickej efektívnosti spojov MHD Žilina
- 2.1.2 Posúdenie obsaditeľnosti jednotlivých spojov v MHD Žilina počas pracovných dní
- 2.1.3 Posúdenie obsaditeľnosti jednotlivých spojov v MHD Žilina počas víkendov
- 2.1.4 Posúdenie obsaditeľnosti jednotlivých spojov v MHD Žilina počas pracovných dní školských prázdnin
- 2.1.5 Posúdenie nasadzovania vozidiel v MHD Žilina
- 2.1.6 Posúdenie nasadzovania vozidiel v MHD Žilina počas pracovných dní
- 2.1.7 Posúdenie nasadzovania vozidiel v MHD Žilina počas víkendov
- 2.1.8 Posúdenie nasadzovania vozidiel v MHD Žilina počas pracovných dní prázdnin
- 2.1.9 Možnosti optimalizácie vozidlového parku pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti mesta Žilina
- 2.1.10 Návrh na ponuku spojov v MHD Žilina
- 2.2. Časová dostupnosť MHD Žilina
- 2.2.1 Priestorová dostupnosť MHD Žilina
- 2.2.2 Možnosti optimalizácie vozidlového parku so zohľadnením reálnej kapacity vozidlového parku
- 2.3 Riešenie súbežnej dopravy opatrenia na zabezpečenie koordinácie MHD, autobusovej a železničnej dopravy
- 2.4 Preferencia vozidiel MHD na svetelne riadených križovatkách v meste Žilina
- 2.4.1 Optimalizácia vedenia liniek MHD Žilina
- 2.5. Potreby investícií do vozidlového parku, do technickej základne do organizácie a trasy autobusových liniek
- 2.5.1 Návrh obnovy vozidlového parku pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti mesta Žilina
- 2.5.2 Potreba investícií do rekonštrukcie trolejového vedenia a jeho rozšírenia

6.6.6.2 *Integrovaný dopravný systém*

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

Veľmi dôležitá pre funkčnú integráciu je tiež analýza súčasného stavu technického prepojenia (integrácie) MHD, autobusovej dopravy a železničnej dopravy (vzdialenosti, podmienky pre ZŤP), ktorá poukazuje na potenciál zlepšovania. Funkčná integrácia sa nedosiahne ak sa nezavedie tarifná integrácia, preto táto kapitola obsahuje aj čiastočnú analýzu taríf a cestovných dokladov. SWOT analýza regionálnej dopravy v ŽSK je uvedená v rámci strategického dokumentu ÚGD M ŽA (viď Tab. 66 SWOT analýza regionálnej dopravy v ŽSK).

6.6.7 *Možnosti vybudovania Integrovaného dopravného systému v Žiline a ŽSK*

Kroky potrebné pre vytvorenie partnerstva v oblasti verejnej dopravy, ktoré vychádzajú zo zahraničných skúseností v ČR, hodnotenia úspešnosti IDS a návrh krokov prevytvorenie funkčného partnerstva v oblasti verejnej dopravy uvedené v predchádzajúcich podkapitolách sú celom rozsahu aplikovateľné aj pre Žilinský samosprávny kraj.

Rozhodujúcimi partnermi pre integráciu v uzle Žilina sú:

- Žilinský samosprávny kraj (prímestská autobusová doprava),
- MHD Žilina (Mesto Žilina),
- Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (železničná osobná doprava),
- Ostatné mestá a obce ŽSK,
- Zamestnávateľia.

Vzhľadom na súčasný stav v oblasti uzatvorených zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme, ktoré sú v prímestskej autobusovej doprave až do roku 2019 je dôležitá intervencia aj na dopravcov, ktorí majú dominantné postavenie v zabezpečovaní dopravnej obsluhy Žilinského kraja.

V prímestskej autobusovej doprave sú len dvaja dopravcovia, ktorí sa podieľajú na prímestskej autobusovej doprave v Žilinskom kraji: Slovenská autobusová doprava Žilina, akciová spoločnosť Žilina a SAD LIORBUS, a.s. Ružomberok.

Regionálnu železničnú osobnú dopravu zabezpečuje v dopravnom uzle Žilina a v Žilinskom kraji len jeden dopravca - Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. Bratislava.

6.6.7.1 Analýza stavu realizácie Integrovaného dopravného systému v Žilinskom samosprávnom kraji (ŽRIDS)

Vzniku žilinského regionálneho IDS (ŽRIDS) predchádzali rokovania z iniciatívy firmy SIRS, a. s., vlastníka spoločnosti SAD, a. s. Žilina za účasti miest Žiliny a Rajca, ďalej ZSSK a DPMŽ, ako reakcia na pozastavenie regionálnej osobnej dopravy na trati Žilina – Rajec dňa 02. 02. 2003. Zmluva o spolupráci bola podpísaná dňa 07. 11. 2003. Čiže je zrejmé, že IDS systém vznikol z iniciatívy nie objednávateľa železničnej osobnej dopravy, ale na základe sťažnosti cestujúcich, ktoré smerovali aj na starostov obcí na železničnej trati Žilina – Rajec a primátorov miest Žilina a Rajec. Integrovanú dopravu v Žiline tvorí zapojenie osobnej železničnej dopravy na trati č. 126 Žilina – Rajec, ktorú prevádzkuje Železničná spoločnosť Slovensko, s mestskou hromadnou dopravou v Žiline, ktorú zabezpečuje Dopravný podnik mesta Žiliny. Vznikom ŽRIDS sa podarilo prevádzku železničnej osobnej dopravy zachovať a zvýšiť počet cestujúcich integráciou s MHD v Žiline.

ŽRIDS je tarifne rozdelená do 7 tarifných pásiem:

1. pásmo: Žilina MHD – neobmedzený počet po sebe idúcich zastávok v jednom spoji bez prestupu,
2. pásmo: Žilina MHD – do 5 zastávok po sebe idúcich v jednom spoji bez prestupu,
3. pásmo: Žilina MHD po Žilina - Železničná stanica,
4. pásmo: Žilina - Záriečie, Žilina - Solinky,
5. pásmo: Bytčica, Lietavská Lúčka, Porúbka,
6. pásmo: Poluvsie, Rajecké Teplice, Kónská pri Rajci,
7. pásmo: Zbyňov, Kľače, Rajec.

V tarifných pásmach 1 - 2 - 3 a ich kombináciách platí tarifa uvedená v Prepravných podmienkach DPMŽ.

6.7.2 Možná realizácia rozsiahlejšieho Integrovaného dopravného systému v Žilinskom samosprávnom kraji

Pre vybudovanie IDS je dôležitý „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“, ktorý v roku 2008 vypracovalo Združenie PRODOS tvorené Žilinskou univerzitou v Žiline, Výskumným ústavom dopravným, a.s. Žilina a INPROP, s.r.o. Žilina. Tento plán definoval potrebu spojov v autobusovej a železničnej doprave na území kraja a tiež stanovil prirodzené spádové centrá pre hromadnú osobnú dopravu v rámci kraja. Bohužiaľ od roku 2008 nebol aktualizovaný.

Pre ŽSSK bola v rámci projektu RAILHUC, riešená štúdia „Riešenie regionálnej dopravnej obsluhy pre dopravné uzly Bratislava a Žilina“. Cieľom projektu je podpora železničnej dopravy v regiónoch strednej Európy zlepšením napájacích funkcií v hlavných železničných uzlových mestách a ich spádových oblastiach ako aj podpora funkčnej integrácie a multimodálnej spolupráce medzi dopravnými uzlami.

V súčasnosti (jún 2015) je v štádiu riešenia projekt „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK“ financovaný v rámci výzvy ROP-4.1d-2012/01, vyhlásenej v rámci Regionálneho operačného programu. Cieľom uvedenej stratégie je vytvoriť a navrhnuť riešenie pre zavedenie komplexného integrovaného dopravného systému na území ŽSK. Výstupy projektu budú prezentované v roku 2016.

7. VYHODNOTENIE PROGNOZNEHO ROZVOJA NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Prognóza vplyvu na životné prostredie zahŕňa základnú analýzu produkcie hlukovej a emisnej záťaže od predpokladaného dopravného zaťaženia riešených variantov. V rámci hodnotenia boli analyzované programom PTV VISUM, modulom HBEFA nasledovné parametre:

- hladina NO_x v g/km,
- hladina CO v kg/km,
- hladina HC v ppm,
- hlukové zaťaženie v ekvivalentnej hladine hluku v dB.

7.1 Zaťaženie územia hlukom od dopravy

Na základe spracovaného riešenia výhľadového nulového variantu zaťaženia komunikačného systému mesta Žilina je zrejmé, že nosné zberné komunikácie budú výrazne zaťažené zvýšenou hlukovou záťažou. Hlavné komunikácie ZÁKOSu, najmä I/18, I/64, I/11 dosiahnu hlukovú hladinu 70 - 80 dB.

Predpokladané hlukové zaťaženie je uvedené pre nulový variant (2015) a rok 2025 v grafických prílohách strategického dokumentu ÚGD M ŽA.

7.2 Zaťaženie územia exhalátmi od dopravy

V analýze sú prezentované údaje o produkcii plyných znečisťujúcich látok v g/km jazdy pre NO_x -oxidy dusíka, v kg/km jazdy pre CO – oxid uhoľnatý a v jednotkách ppm pre nespálené uhľovodíky HC.

Produkcia CO je najvyššia pre nulový variant v roku 2025 na nasledovných komunikáciách:

- I/11, most ponad Váh – predpokladaná produkcia 31 kg/km jazdy,
- I/18 Kragujevská ulica – 21 kg/km,
- Diaľničný privádzač juh – 65 kg/km jazdy.

Podobne je špecifikovaná produkcia NO_x , ktorá je vyššia na nasledovných komunikáciách:

- I/11, most ponad Váh – predpokladaná produkcia 13018 kg/km jazdy,
- I/18 Kragujevská ulica – 3858 kg/km,
- Diaľničný privádzač juh – 11388 kg/km jazdy.

Hodnoty HC sú rovnako najvyššie na vyššie uvedených komunikáciách:

- I/11, most ponad Váh – predpokladaná produkcia 4328 ppm jazdy,
- I/18 Kragujevská ulica – 2565 ppm,
- Diaľničný privádzač juh – 7809 kg/km jazdy.

Predpokladané emisné zaťaženie je uvedené pre nulový variant a rok 2025 v grafických prílohách posudzovaného strategického dokumentu.

7.3 Zhodnotenie vplyvov

Na základe dopravného modelu bol spracovaný aj model emisného zaťaženia komunikačného systému. V analýze sú prezentované údaje o produkcii plyných

znečisťujúcich látok v mg/km jazdy pre NO_x -oxidy dusíka, v ppm pre CO – oxid uhoľnatý a v jednotkách mg/km pre nespálené uhľovodíky HC.

Emisné zaťaženie okolia komunikácií vo výhľadovom období roku 2025 je posúdené taktiež na základe dopravného modelu, so zahrnutím dobudovania infraštruktúry v rámci okresu Žilina (D1, D3, 4. mestský okruh, diaľničné privádzače). Je uvažované s nárastom počtu vozidiel v meste aj s medzoročným nárastom intenzity dopravy. Nakoľko produkcia emisií je výrazne závislá od režimu jazdy vozidiel (mestský a mimomestský), výhľadovo po roku 2025 dochádza k zníženiu produkcie emisií na ZAKOSE. Silne zaťažená zostáva D3 a časť 4. Mestského okruhu (pri privádzači Žilina – L. Lúčka).

K najvýraznejšiemu zníženiu produkcie emisií dôjde na ul. Košická a Mostná.

Riešenie problémov čistoty ovzdušia v centre mesta. Absentujúca resp. nedobudovaná diaľničná sieť má „zásluhu“ na nežiaducej koncentrácii mobilných zdrojov znečisťovania ovzdušia v širšom centre mesta. „Nedoceňuje sa“ meraním preukázaná skutočnosť, že rozhodujúcimi lokálnymi zdrojmi prašného znečistenia ovzdušia sú:

- lokálne vykurovanie IBV predovšetkým tuhými palivami, často nie najlepšej kvality,
- automobilová doprava (vysoký podiel dieselových motorov),
- resuspenzia tuhých častíc z povrchov ciest (nedostatočné čistenie ulíc, nedostatočné čistenie vozidiel). Do tejto skupiny patrí aj nízky podiel čistenia ulíc po zimnej údržbe,
- suspenzia tuhých častíc z dopravy (napr. oder súčastí vozidiel, pneumatík, povrchov ciest, doprava a manipulácia so sypkými materiálmi),
- prašnosť zo stavenísk,
- veterná erózia z neupravených mestských priestorov a skládok sypkých materiálov,
- malé a stredné lokálne priemyselné zdroje ktoré sú predovšetkým koncentrované vo výrobných územiach mesta.

Ďalšie rezervy sú aj vo využívaní železničnej dopravy na prepravu osôb a tovarov, v možnostiach uplatňovania alternatívnych pohonov v mestskej a prímestskej hromadnej doprave, v doplnení zelených plôch v meste atď. Zvyšovať kvalitu miestnej dopravnej siete (údržba, obnova vozoviek,...).

Systémovými opatreniami v podmienkach regiónu a mesta zvyšovať podiel environmentálne prijateľnejšej železničnej dopravy pri preprave osôb aj tovarov.

Za súčasť opatrení na znižovanie stavu znečisťovania ovzdušia treba považovať realizáciu predovšetkým nasledovných dopravných stavieb:

- diaľnica D1, úsek Hričovské Podhradie – Dubná Skala
- diaľnica D3, úsek Strážov – Kysucké Nové Mesto
- južný diaľničný privádzač, úsek Metro – diaľničná križovatka D1 – I/64 (Bytčica)
- prepojenie cesty II/583 do trasy popri závode KIA (s premostením Vodného diela Žilina a napojením na cestu I/18 v priestore Strečna)
- 4. okružná, úsek cesta I/18 - južný diaľničný privádzač
- výstavba nových parkovacích domov - zníženie nárokov na dopravu v CMZ.

8. TRENDY A ODPORÚČANIA NA ĎALŠÍ ROZVOJ DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

8.1 Cestná automobilová doprava

V cestnej automobilovej doprave je zásadným prvkom rozvoja infraštruktúry dobudovanie diaľnice D1 na úsekoch Hričovské Pohradie – Lietavská Lúčka – Dubná Skala a D3 na úseku Strážov – Brodno. Všetky úseky sú v súčasnosti vo výstavbe a je predpoklad ich plánovaného dokončenia. Po ich dobudovaní bude celá tranzitná doprava mesta Žilina presmerovaná na uvedené diaľničné úseky, čím dôjde k významnému zníženiu zaťaženia

ZÁKOSu. Rovnako podstatným prvkom pre kvalitatívnu úroveň siete MK a jej križovatiek je realizácia napojenia II/583 na I/18 pri Strečne.

Veľmi dôležitým prvkom cestnej infraštruktúry je prvá časť IV. okružnej ako preložky I/64 od diaľničného privádzača na cestu I/18 na Šibeniciach. ZÁKOS je potrebné rozšíriť o predĺženie ulice 1. mája po Ľavobrežnú s prepojením a úpravou Uhoľnej. Súčasne je potrebné riešiť premiestnenie autobusovej stanice a vytvorenie integrovaného terminálu.

8.2 Statická doprava

V rámci koncepcie rozvoja parkovania mesta Žilina je potrebné rozdeliť mesto na dve oblasti podľa rozdielnosti okrajových podmienok vo fungovaní statickej dopravy v týchto oblastiach. Sú to centrum mesta a ostatné mestské časti. Parkovanie na komunikáciách na okraji centra mesta by malo slúžiť len pre krátkodobé parkovanie, s obmedzením vstupu do vnútra druhého mestského okruhu. Pre dlhodobé parkovanie by mali byť v pešej dostupnosti k centru mesta vybudované parkovacie garáže, ktorých výstavbou sa uvoľní priestor na komunikáciách pre preferenciu MHD a cyklistickú dopravu.

Pre ďalšiu etapu rozvoja mesta je potrebu nových odstavných a parkovacíchmiest nutné pokryť návrhom parkovania v rámci hromadnej bytovej výstavby na rozvojových plochách obytných súborov mesta, kde bude odstavovanie vozidiel riešené priebežne v rámci tejto výstavby.

Aktivity uvažované pre realizáciu vo výhľadovom období do roku 2025 si vyžadujú potrebu 6 600 parkovacích a odstavných státí, a výhľadovo do roku 2045 si vyžadujú potrebu ďalších 1 060 parkovacích a odstavných státí.

Návrh umiestnenia nových parkovacích plôch, resp. parkovacích domov je popísaný v kap. 6.4 a vo výkresovej časti hodnoteného strategického dokumentu.

Efektívne fungovanie statickej dopravy je závislé od prijatia stabilnej parkovacej politiky mesta a od zabezpečenia orientačného informačného systému, ktorý bol popísaný v kap. 6.3 strategického dokumentu ÚGD M ŽA.

8.3 Pešia doprava

ÚGD navrhuje pešiu zónu ponechať v plnom rozsahu a pešie komunikácie doplniť o nové trasy v rámci výstavby navrhovaných nových lokalít IBV a HBV:

- Prepojenie novej časti Hradisko s centrom napojením cez MČ Hájik,
- Predĺženie a prepojenie pešej komunikácie na rozvojovú časť Rudiny 1,
- Vybudovanie námestia v novo vybudovanej zóne Rudiny 1 a 2.

Súčasne je potrebné rozšíriť trasy peších komunikácií k novo navrhovanej autobusovej stanici. Taktiež je potrebné zabezpečiť obslužnosť pešej dopravy v lokalitách situovania zastávok prímestskej autobusovej dopravy.

8.4 Cyklistická doprava

Pre skvalitnenie cyklistickej dopravy ÚGD odporúča realizáciu opatrení v zmysle kap. 6.5. Okrem vybudovania cyklistických trás je nevyhnutné zabezpečiť kvalitatívne parametre trás, minimálne vybavením obslužnosti a informačným systémom.

8.5 Verejná osobná doprava

8.5.1 Verejná cestná doprava

Odporúčania pre hromadnú cestnú dopravu sú podrobnejšie analyzované v Pláne dopravnej obslužnosti, ktorý je samostatnou časťou Návrhu ÚGD mesta Žilina.

8.5.2 Pripravované zámery v oblasti modernizácie železničného uzlu Žilina

Železničná stanica Žilina je riešená v rámci projektu s názvom „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina -Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“.

Uzol Žilina je vo fáze prípravy projektov pre prestavbu uzla Žilina, pričom plánovacie obdobie je na roky 2017 - 2020. V záväznom pokyne pre investorskú prípravu stavby je tento krok definovaný ako „uzlové“ prepojenie stavieb:

- ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/h,
- ŽSR, Žilina Teplička zriaďovacia stanica, 2. stavba, 2. etapa,
- ŽSR, Modernizácia trate Žilina – Krásno nad Kysucou.

Na základe posudzovania vplyvov na životné prostredie modernizovanej trate prechádzajúcej železničným uzlom Žilina v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. bol prijatý na realizáciu *zelený variant*:

Zelený variant sa výraznejšie odlišuje od pôvodného trasovania hlavných staničných koľají z dôvodu dosiahnutia prejazdnej rýchlosti 120 km/h v smere Bratislava – Košice v koľajovom triangli pri rušňovom depe (RD). V smere od Bratislavy od sžkm 199,700 sa navrhované riešenie výrazne odkláňa od existujúceho trasovania železničnej trate. V sžkm 199,600 začína odbočka a zastávka Žilina odbočka, ktorá je ukončená v zhlaví pred rušňovým depom v sžkm 201,100. V existujúcom koľajovom triangli ostáva zachované RD, ktoré je zapojené do novo navrhovaného stavu. V smere Bratislava – Čadca je navrhovaná rýchlosť 60 km/h a v smere Košice – Čadca taktiež 60 km/h. Návrhová rýchlosť 120 km/h si vyžiadala výraznejší odklon od súčasného smerového vedenia trate, čo by vyžadovalo odstrániť viaceré administratívne a výrobné budovy v jej okolí.

V súlade s územným plánom sa vybuduje nový cestný nadjazd v sžkm 200,494 ponad železničnú trať. Všetky úrovne priecestia sa odstránia bez náhrady alebo sa nahradia mimoúrovňovým spôsobom kríženia.

V priestore osobnej stanice Žilina sú v súčasnosti dve ostrovné nástupištia, ktoré majú prístup mimoúrovňovo. V rámci modernizácie sa dobuduje jedno ostrovné nástupište, súčasné nástupištia sa predĺžia podľa požiadaviek prevádzky a predpisov. Vľavo od staničnej budovy sa nachádzajú aj štyri kusé koľaje s jazykovými nástupišťami, ktoré by sa v rámci modernizácie taktiež zrekonštruovali a nahradili tromi nástupišťami. Pôvodný podchod pre cestujúcich, vyúsťujúci na ulicu Národná, sa navrhuje predĺžiť a vyústiť až na koľajisko na ulicu Uhoľná. Okrem neho sa v novej polohe predpokladá vybudovať aj nový podchod pre cestujúcich.

V nadväznosti na územný plán mesta sa v pomyselnom predĺžení ulice 1. mája navrhuje vybudovať nový železničný most, ktorý neskôr umožní aj predĺženie ulice 1. mája v podjazde a jej zapojenie do ulíc Uhoľná a Ľavobrežná.

V smere na východ pred železničnými mostmi cez rieku Váh sa uvažuje so zriadením novej trakčnej železničnej napájacej stanice na zavedenie energeticky a ekologicky prijateľnejšej striedavej elektrickej trakcie, čím sa nahradí súčasná meniareň pre jednosmernú trakciu. Jestvujúce železničné mosty cez rieku Váh nie sú predmetom stavby – sú nové a vyhovujú budúcim potrebám prevádzky. V úseku medzi Váhom a Varínom je dominantnou novou konštrukciou cestný nadjazd a susediaci podchod pre verejnosť. Tento uzol zabezpečí bezpečné kríženie cestného napojenia územia medzi riekou Váh a železničnou traťou, kde v súčasnosti prebieha výstavba terminálu intermodálnej prepravy. Jestvujúca neprevádzkovaná zastávka Teplička nad Váhom, ako aj všetky úrovňové priecestia až po ŽST Varín, budú zrušené.

Železničnú stanica Varín, ktorá má v súčasnosti deväť koľají, sa v tejto variante predpokladá zrušiť, čím sa z dopravného hľadiska zmení na odbočku a zastávku, a prístup na ňu bude zabezpečený podchodom pre cestujúcich. Medzi ŽST Varín a koncom stavby sa navrhuje

zrušiť železničné priecestie v sžkm 328,726 a nahradiť podchodom pre verejnosť. Jestvujúce oceľové mosty cez rieku Varínka by sa kompletne zrekonštruovali, pričom pozdĺž celej stavby sa uvažuje s protihlukovými opatreniami.

8.5.3 Uvoľnenie územia

Odstránenie koľají v pôvodnej zriaďovacej stanici Žilina predstavuje cca 40 150 m koľají a 241 ks výhybkových konštrukcií. V osobnej stanici Žilina je to približne 30 912 metrov koľají a 162 kusov výhybkových konštrukcií. Najmä v UČS 53 (traťový úsek Žilina-Strážov – Váh), po odstránení nevyužívaného koľajiska v pôvodnej zriaďovacej stanici Žilina, sa tieto plochy upravujú.

8.5.4 Obsluha jednotlivých častí mesta

V oblasti osobnej dopravy by bolo vhodné:

- na železničnej trati Žilina - Vrútky zriadiť ďalšiu zastávku oproti závodu Kia Slovakia v Tepličke nad Váhom,
- na časti železničnej trati Žilina - Bytčica posúdiť umiestnenie ďalšej zástavky medzi Žilina - os. stanica a Žilina - Záriečie pre obsluhu oblasti ul. Kragujevská a zrekonštruovať zástavku Záriečie,
- na železničnej trati Žilina - Bratislava posúdiť možnosť obsluhy prímestskej časti Žilina - Strážov zriadením novej zástavky,
- na železničnej trati Žilina - Čadca posúdiť možnosť obsluhy prímestskej časti Žilina - Budatín zriadením novej zástavky.

8.6 Vodná doprava

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

- E 81, C - E 81 Vážska vodná cesta v trase a úsekoch prirodzeného koryta rieky Váh a vodných nádrží Hričovskej priehrady a Vodného diela Žilina s lokalizáciou plánovaného prístavu P81-11 Žilina na VN Hričov.
- koridor spojenia riek E 81 Váh - E 30 Odra v trase a úsekoch prirodzeného koryta rieky Kysuca a plavebného kanála.

Z uvedeného vyplýva, že vodná doprava v meste Žilina predpokladá vytvorenie dopravného terminálu na sútoku rieky Váh a Kysuca ako súčasť Vážskej vodnej cesty. Súčasťou vodnej cesty budú aj plavebné komory Hričov, Budatín a Rudinka a prieplavy Budatín - Rudinka a Rudinka - Kysucké Nové Mesto. Vodná cesta má v budúcnosti vytvárať pobočku vodnej trasy ako predĺženie E30-01 po trasu E80 (po Dunaj).

8.7 Letecká doprava

8.7.1 Predĺženie RWY na konečnú dĺžku 2 450 m

Predĺženie RWY na dĺžku 2 450 m je maximálnou dĺžkou RWY, ktorú je možné realizovať v priestore súčasného letiska Žilina a prakticky je aj jedinou alternatívou vybudovania RWY pre presné prístrojové priblíženie pre letúne kódového značenia 4C v regióne severozápadného Slovenska.

Predĺženie vzletovej a pristávacej dráhy (RWY) na letisku Žilina je základným predpokladom pre zmenu charakteru letiska určeného v súčasnosti prevažne pre všeobecné letectvo. Cieľom predĺženia je umožniť v budúcnosti prevádzku dopravných lietadiel s kapacitou 100

až 150 cestujúcich, resp. 190 cestujúcich v prípade charterových letov. Ako kritický typ lietadla bol preto posudzovaný Boeing 737–700/900.

8.7.2 Požiadavky predpisu L 14 I Letiská na prekážkové roviny – obmedzenie prekážok

Pre zaistenie bezpečnej prevádzky lietadiel je v okolí letiska vymedzený vzdušný priestor, ktorý má zabrániť vytváraniu prekážok. To je dosiahnuté stanovením systému prekážkových plôch a rovín, ktoré vymedzujú limit maximálnych výšok, ktoré môžu objekty dosahovať.

8.7.3 Ochranné pásma užšieho okolia letiska

V súlade s Letiskovým poriadkom Letiska Žilina je letisko Žilina zaradené s kódovým značením 4 C.

8.7.4 Ochranné pásma letiska so zákazom stavieb

Ochranné pásma letiska so zákazom stavieb vymedzujú obvod územia letiska potrebný pri jeho výstavbe s uvažovaním jeho dostavby, v ktorom je zakázané umiestniť stavby a zariadenia nestavebnej povahy. V tomto ochrannom pásme je zakázané zvyšovať alebo znižovať terén spôsobom, ktorým by sa narušila plynulosť povrchu vysádzať a nechať rásť porasty, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť leteckej prevádzky. Ochranné pásmo so zákazom stavieb tvorí ochranné pásmo pásu vzletovej a pristávacej dráhy.

8.7.5 Heliport FNŠP Žilina

Súčasťou infraštruktúry leteckej dopravy je aj heliport v areáli fakultnej NsP Žilina. Heliport je v blízkosti cesty I/18 Nemocničná, má vymedzené ochranné pásma.

8.8 Orientačné vyčíslenie investičných nákladov

8.8.1 Návrh dopravnej infraštruktúry

Tab. č. 2 Orientačná výška investičných nákladov stavebných úprav MK, tis.€ bez DPH

Klasifikácia stavieb	Stavebný objekt	Rekapitulácia nákladov v tis.€ bez DPH		
		m.j.	množstvo	cena v tis.€
Kamenná – prepojenie ul.Bytčická a ul.Kamenná				
2112	Miestne komunikácie MZ 19.5 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	500	1 218,64
2141	Mosty	m	320	12 058,19
2112	Križovatka okružná	ks	1	782,42
	Búracie práce a demolácie	ks	3	268,98
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				14 328,23
Predĺženie ul.1. mája				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B1(vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	1250	1 581,91
2142	Tunel	m	185	4 442,19
2112	Múry zárubné	m	881	2 823,05
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				8 847,15
Predĺženie ul.Uhoľná				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B2	m	2740	3 329,37
2141	Mosty	m	100	1 629,63
2112	Múry zárubné	m	150	478,10
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				5 437,10
Cesta do AŽIŠ-u prepojenie Ľavobrežná a Dolná				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	300	347,08
2141	Mosty	m	150	2 444,45
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				2 791,53

Predĺženie ul.Jánošíková				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	100	131,12
	Železničné priecestie	ks	1	111,52
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				242,64
Prepojenie ul.Cestárska a Bratislavská				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	500	655,60
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				655,60
Prepojenie ul.Saleziánska a Žitná				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	500	656,16
2141	Mosty	m	200	3 259,26
2112	Múry oporné	m	700	751,43
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				4 666,85
Križovatka L.Lúčka – Bánová				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	2400	3 128,35
2141	Mosty	m	60	977,78
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				4 106,13
Križovatka L.Lúčka – Rosina				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	2000	2 789,16
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				2 789,16
Prielohy – okolo Metra + IBV				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B3(vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	2000	2 622,39
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				2 622,39
Max – IV. okružná				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	1000	1 311,19
2112	Križovatka okružná	ks	1	782,42
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				2 093,61
Rozšírenie ul.Obvodová, križovatka s ul.Pod Hájom –ZOC MAX				
2112	Miestne komunikácie MZ 21.5/50 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	1300	1 504,01
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				1 504,01
Rozšírenie ul.Vysokoškolákov, Kaufland – Rosinská cesta				
2112	Miestne komunikácie MZ 14.5/60 funk.tr. B1 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	1600	1 851,09
2112	Križovatka okružná	ks	4	3 129,67
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				4 980,76
Rozšírenie ul.Škultétyho, Priemyselná – Škultétyho – Bánovská cesta – Kamenná				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5/50 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	3662	4 036,75
2112	Križovatka okružná	ks	1	782,42
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				4 819,17

8.8.2 Návrh parkovacích domov a hromadných garáží

Tab. č. 3 Orientačná výška investičných nákladov parkovacích domov a hromadných garáží, tis.€ bez DPH

Klasifikácia stavieb	Stavebný objekt	Rekapitulácia nákladov v tis.€ bez DPH		
		m.j.	množstvo	cena v tis.€
Návrh –rok 2025				
2112	PD 1 na Hollého ulici (A), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM	500	8 500,00
2112	PD 2 na Hollého ulici (C), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM	200	3 400,00
2112	PD 3 na Sasinkovej ulici (B), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM	500	8 500,00
2112	PD 4 na Kmeťovej ulici (D), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM	250	4 250,00
2112	PD 5 na Predmestskej ulici, (areál bývalá Makyta), 3. nadz.podlažia	PM	600	4 200,00
2112	PD 6 pri autobusovej stanici, 1 podzemné podlažie	PM	450	9 900,00
2112	PD 7 pri futbalovom štadióne, 3 nadzemné podlažia	PM	600	4 200,00
2112	PD 8 na Štefánikovej ul., revitalizovaný objekt Elektrární, 1 podzemné podlažie	PM	104	2 288,00
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				45 238,00
Výhľad – rok 2045				
2112	PD1 v priestore bývalých PCHZ, 3 nadzemné podlažia	PM	300	2 100,00
2112	PD2 v priestore areálu SAD, 3 nadzemné podlažia	PM	300	2 100,00
2112	PD3 vedľa NBS na Hlinách 3, parkovací systém: 3-4 podlažná veža	PM	40	600,00
2112	HG/PG4 v priestore rozšíreného centra, Rudiny 1, podzemné podlažie	PM	385	8 470,00
2112	HG/PD5 pri Športovej hale (tzv. Korytnačke), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM	500	8 500,00
2112	PD6 pre polyfunkčné objekty (plánovaná KIKA) pri čerpacej stanici OMV na ul. Vysokoškolákov (vedľa Žilinských komunikácií), 1 podzemné podlažie	PM	150	3 300,00
2112	HG7 na ul. Obežnej, Vlčince 2, nadzemné podlažia	PM	90	630,00
2112	HG8 na ul. Timravy, Vlčince 2, 1 podzemné a 2 nadzemné podlažia	PM	180	3 060,00
2112	HG9 na Solinkách pri Centrálnej ul. v priestore namiesto Zberných surovín , nadzemné podlažia	PM	90	630,00
2112	HG/PG10 v priestore Hliny 6 - Rudiny 2, 3 nadzemnépodlažia	PM	210	1 470,00
2112	HG11 Solinky, ul. Obvodová pri obrátisku liniek MHD, pre účely športovo-rekreačného areálu, 3 nadzemné podlažia	PM	300	2 100,00
2112	HG12 na Hájiku pri otočke MHD na Dadanovej ulici aleboHG na križovatke ulíc Petzvalova a M. Bela (ak to geotechnické podmienky dovoľia) nadzemné podlažia	PM	60	420,00
2112	HG13 pod ihriskom na ul. Baničovej pri ZŠ (s ihriskom na streche) na Hájiku, podzemné podlažia	PM	80	1 760,00
2112	HG14 na križovatke ulíc Petzvalova a J. Hronca na Hájiku s ihriskom na streche, podzemné podlažia	PM	95	2 090,00
2112	PD15 pri plánovanom kongresovom centre v areály ŽU, nadzemné podlažia	PM	300	2 100,00
2112	PD16 pre AŽIŠ - areál žilinského športu, 3 nadzemné podlažia	PM	240	1 680,00
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				41 010,00

9. VZŤAH ÚZEMNÉHO GENERELU DOPRAVY MESTA ŽILINA K INÝM STRATEGICKÝM DOKUMENTOM

Územný generel dopravy mesta Žilina ďalej vychádza z, alebo zohľadňuje závery a rozvojové požiadavky uvedené v strategických a územnoplánovacích dokumentoch:

- Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001 v znení Zmien a doplnkov č. 1,
- Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja v znení Zmien a doplnkov č. 4,
- Územný plán mesta Žilina, 2012 - 2014

- Územný plán mesta Bytča, 2010
- Územný plán mesta Kysucké Nové Mesto, 2012 - 2014
- Územný generel dopravy mesta Martin, 2015
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Žilina na roky 2014 - 2020
- ÚPN-Z Žilina Centrum Rudiny I - Na Hlinách (schválené uznesením MsZ v Žiline č. 22/2014 dňa 24. 03. 2014)
- ÚPN-Z Žilina - centrum Rudiny II. PROMA, s.r.o., 2015
- Urbanistická štúdia zóny Hájik - Hradisko, Žilina. APROX-BA s.r.o., 2014
- Urbanistická štúdia Slovensko-českého prihraničného územia,
- Strategický plán rozvoja a údržby ciest na úrovni regiónov,
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I),
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy v SR do roku 2020, ako príloha Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020,
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR,
- Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou,
- Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja,
- Princípy harmonizácie a integrácie dopravnej obslužnosti v ŽSK so zameraním na nákladovosť zúčastnených druhov dopravy,
- 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
- I/18 Žilina – juhovýchod. Situácia stavby, Valbek 2008
- Terminál intermodálnej prepravy Žilina. Dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR). Reming CONSULT, a.s. Bratislava. 2009
- ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplica a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina. DÚR. Reming CONSULT, a.s. Bratislava. 2012
- MC Štadión. PROMA 2010
- Areál žilinského športu – AŽIŠ. Hrivík, Rybáriková, 2014
- Štúdia napojenia areálu NsP Žilina na komunikačný systém mesta. Kubica, L., Diplomová práca. Žilina, 2015
- Podklady pre dynamické riadenie dopravy na vybranej časti základného komunikačného systému ZÁKOS siete mestských komunikácií v meste Žilina. Časť 1: Analýza súčasného dopravného zaťaženia na hlavných trasách a vybraných križovatkách ZÁKOSu. ŽU 2012

Investičné zámery mesta Žilina:

- Žilina Nemocnica – nový vjazd a parkoviská
- ÚPN-Z Žilina – Hájik IBV Bradová / rozpracované
- Budova bývalých Elektrární na Ul. Republiky
- Trnové – IBV Trnovka
- Bánová – Pánske Lány
- Považský Chlmec – Predný lán
- Mojšova Lúčka – Kopanica
- Hájik – Hradisko
- Budatín – Hranice
- Trnové – Zastávek
- Budatín – Nad záhradkami
- Modernizácia Železničného uzla / zabezpečuje REMING CONSULT, a.s., Žilina
- Stredisko Technicko-hygienickej údržby železničných koľajových vozidiel Žilina / zabezpečuje REMING CONSULT, a.s., Žilina
- Sungvoo Hitech Slovakia, s.r.o. na Cestárskej ulici
- Výroba autosedačiek – namiesto polystyrénu – na Kragujevskej
- KIKA ul. Vysokoškolákov s veľkou okružnou križovatkou
- II. etapa dostavby EUROPALACE
- Bussines centrum či polyfunkčný objekt dve veže pri plavárni

- Prístavba OC DUBEŇ
- Bosík Ul. Za plavárňou – polyfunkčný objekt
- INDUSTRA – MS car management s.r.o. Jasenové -polyfunkčný objekt Centrum Bôrik ,Ul. Za plavárňou
- Cesta k Paľovej búde – tenisová hala
- Cesta k Paľovej búde – mestské nájomné byty
- Dopravné napojenie OC LGB BYTY na Hôreckú cestu
- Karpatská – športové centrum
- Petzvalova – parkovací dom so športoviskami na streche
- Národné športové centrum pri korytnačke na Bôriku
- OS Color Park (ZŠ Moskovská) – napojenie na Ul. Obežná
- Cyklochodníky: H2 Solinky-Centrum, V6 popri ul. Centrálna k pešej lávke, Vlčince, Karpatská popri Rosinskej ku kruhovej križovatke Ul. Pri Celulóžke a Rosinskej cesty
- Okružná križovatka Rosinská – Ul. Pri Celulóžke
- Administratívna budova, Veľká Okružná – prebieha stavebné konanie (ing.arch. Koreňová)
- Polyfunkčný objekt ZGO, Komenského ul. (ing.arch.Trizuliak a kol.)
- Administratívna budova, Predmestská ul.
- Poliklinika (polyf.objekt) na križovatke ulíc Jánošíkova a Na Šefranici
- Materská škola Trnové
- Objekt OV-INTER-STYLE medzi ulicami Predmestská a M.R. Štefánika
- Polyfunkčný objekt na Dlabačovej (Ing. Ladislav Slota)
- Rekonštrukcia objektu Makyty na polyfunkčný objekt
- Zdravotnícke zariadenie a Domov sociálnych služieb v areáli FNŠP Žilina
- Bytový dom na Spanyolovej ul. (investičný zámer, Juraj Leško)
- Polyfunkčný objekt Well Park, Sad na Studničkách
- Administratívna budova na Komenského ulici (Komárek, pri trhovisku)
- Polyfunkčný objekt Národná – Hviezdoslavova (IMBIZ,s.r.o.)
- Polyfunkčný objekt na Milcovej ul. (oproti poliklinike)
- Obchodný dom Skicentrum, Bytčica
- Bytový dom na Pivovarskej
- Administratívny objekt a predajňa skladu ložísk, Bytčica
- Skladovacia hala firmy PANACEA, Prielohy
- Bytový dom na Predmestskej ul. (mestské byty)
- Polyfunkčný dom na Predmestskej (Michal Sedmák)
- Polyfunkčný dom SMART OFFICE HOUSE (Martin Škamla)
- Polyfunkčný objekt na Suvorovovej (Kastor - zastavené)
- Chodníky Trnové
- Obytný súbor IBV Trnové-Záhumnie
- Bytový dom na Radlinského ul.
- Polyfunkčný dom, ul. R.Zaymusa (Ing. Juraj Staško)
- Radové RD v Trnovom
- Polyfunkčný dom na Hollého ul. (ing.arch.Krušínský)
- Polyfunkčný objekt na rohu ulíc Sasinkova a Radlinského
- Penzión na Hlbokej ceste
- Továrň na čokoládu – Predmestská
- BILLA + výstavná sieň nábytku - Solinky
- Slovenská pošta presun balenie balíkov na Bytčickú
- Bavaria - dostavba, Bytčická
- Bytový dom Milcova – Dlabačova
- Prístavba garáží Merkury Market
- Parkoviská pred AB DOMINO
- Rekonštrukcia AS

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

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

III. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA

Riešené územie mesta Žilina je vymedzené v rozsahu jeho katastrálnych území. Mesto Žilina tvorí 14 katastrálnych území. Sú to katastrálne územia - Žilina (1 525,22 ha), Bytčica (546,30 ha), Závodie (581,12 ha), Bánová (796,06 ha), Strážov (280,62 ha), Žilinská Lehota (203,01 ha), Považský Chlmec (532,36 ha), Vranie (246,36 ha), Budatín (404,07 ha), Brodno (728,12 ha), Zádubnie (383,85 ha), Zástranie (606,51 ha), Trnové (874,05 ha) a Mojšova Lúčka (295,28 ha). Celková výmera riešeného územia je teda 8 002,93 ha.

1. INFORMÁCIA O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA A JEHO PRAVDEPODOBNÝ VÝVOJ, AK SA STRATEGICKÝ DOKUMENT BUDE REALIZOVAŤ

Geomorfologické pomery

Podľa geomorfologického členenia na geomorfologické jednotky (Mazúr, Lukniš, Atlas SSR 1980) je záujmové územie mesta Žilina začlenené nasledovne:

Sústava: Alpsko-himalájska

Podsústava: Karpaty

Provincia: Západné Karpaty

Subprovincia: Vonkajšie Západné Karpaty

Oblasť: Slovensko-moravské Karpaty

Celok: Javorníky

Podcelok: Nízke Javorníky

Časť: Kysucká kotlina

Oblasť: Stredné Beskydy

Celok: Kysucká vrchovina

Podcelok: Kysucké bradlá

Subprovincia: Vnútorne Západné Karpaty

Celok: Súľovské vrchy

Oddiel: Súľovské skaly

Oblasť: Fatransko-tatranská

Celok: Žilinská kotlina

Oddiel: Žilinská pahorkatina

Oddiel: Varínske podolie

Riešené územie je dotknuté tromi geomorfologickými celkami Žilinskou kotlinou, Kysuckou vrchovinou a Malou Fatrou.

Severná časť mesta v povodí rieky Kysuca patrí do subprovincie Vonkajšie Západné Karpaty, jej západná časť na svojom severnom okraji patrí do oblasti Slovensko-moravských Karpát, celku Javorníky, podcelku Nízke Javorníky, časti Kysucká kotlina. Východná časť Vonkajších Západných Karpat patrí do oblasti Stredné Beskydy, celku Kysucká vrchovina, podcelku Kysucké Bradlá.

Južná najväčšia časť katastrálnych území mesta patrí do subprovincie Vnútorne Západné Karpaty, oblasti Fatransko-tatranskej, celku Žilinská kotlina, podcelku Žilinská pahorkatina. Žilinská kotlina sa geomorfologicky člení na Žilinskú pahorkatinu a Varínske Podolie. Na vývoji Žilinskej kotliny sa podieľali mladé tektonické pohyby a kvartérne modelácie.

V severnej časti sú výrazné dva stupne:

- rovinné územie poriečnej nivy
- terasy Váhu nadväzujúce na okolité pahorkatiny

Z hľadiska typov reliéfu bol v území vyčlenený typ reliéfu ako kotlinový reliéf – fluvialna rovina, málo členená hladko modelovaná rovina až kotlinová eróznou-denudačná členená pahorkatina – hladko modelovaný reliéf kotliny.

Geologické pomery

Z geologického hľadiska možno riešené územie pričleniť k štyrom hlavným oblastiam:

- k flyšovým pohoriam, čo je oblasť geologicky pomerne homogénna a monotónna, tvorená paleogénnymi flyšovými sedimentami, prevažne ílovcami a pieskovcami, kde patrí pohorie Javorníky,
- k pohoriam bradlového pásma, čo je geologicky pestrá oblasť, v ktorej sa striedajú flyšové sedimenty s mezozoickými, prevažne karbonátovými horninami, kde patria oblasti Kysuckých vrchov,
- k pohoriam jadrového pásma Karpát - geologicky pestrým oblastiam s výskytom viacerých stratigrafických jednotiek, paleozoických kryštalickej a metamorfovaných hornín, mezozoických karbonátových a nekarbonátových hornín, paleogénnych karbonátových hornín – patria sem pohoria Vnútrotných Západných Karpát (Strážovské vrchy, Lúčanská Malá Fatra),
- k vnútrokarpatským kotlinám – kde patria kotlinové oblasti s paleogénnymi a neogénnymi sedimentmi (íly, piesky, štrky), pokryté kvartérnymi sedimentmi (svahové a sprašové hliny, proluviálne a fluvialne sedimenty).

Na území Žiliny ležia dve základné tektonické jednotky západných Karpát.

- Kriedové horniny bradlového pásma manínskej jednotky vytvárajú významné dominanty na severe Žiliny a to Hradisko, Chlmecký vrch a Dubeň. Vo vrstvách prevládajú piesčité a slienité bridlice, menej sú zastúpené doskovité až lavicovité pieskovce.
- Kysucká séria bradlového pásma je reprezentovaná komplexom slieňov a slieňovcov, ktoré vytvorili depresiu od údolia Kysuce až po Zádubnie.

Najväčšia časť riešeného územia, samotná Žilinská kotlina je eróznou-tektonický útvar, ktorý vznikol mladými poklesovými pohybmi po vzniku poriečnej roviny a kvartérnou deštrukciou. Komplex flyšových vrstiev je tvorený pieskovcami a ílovcami. Ílovce sa vo vrstvách mocných 3 - 100 m striedajú s lavicami pieskovcov. Celé flyšové súvrstvie má hrúbku 1 200 - 1 600 m. Kvartérny pokryv má až 30 m a ide o terasové sedimenty Váhu, Rajčianky a Kysuce. K najmladším holocénnym pokryvom patria nivné terasy Váhu, Rajčianky a Kysuce, deluviálne hliny a sute a antropogénne sedimenty.

Terasové štrky vysoké sú na ľavých brehoch Rajčianky (Vinice, Hájik, časť kóty Háj a za obcou Bánová pri cintoríne). Sú pokryté málo mocnou vrstvou hlin do 1 m, alebo deluviálnymi hlinami hrúbky 5 - 7 m na Hájiku.

Terasové štrky strednej terasy (tzv. Žilinskej) sú v starom meste, na Hlinách, Vlčincoch a pokračujú popri Váhu nad Mojšovu Lúčku. Terasy sú tvorené zahlinenými štrkami s hrúbkou 8 - 27 m, na celej ploche sú prekryté ílovitými hlinami hrúbky 2 - 5 m. Terasové štrky Kysuce dosahujú na ľavej strane za Budatínom hrúbky 6 - 8 m a sú prekryté hlinami hrúbky 1,6 - 4,0 m.

Nízka terasa (tzv. Varínska) je vyvinutá po pravom brehu Váhu pod úpäťm Kysuckej vrchoviny. Mocnosť štrkovej akumulácie je 16 - 18 m. pokrývajú ju delúviá a mladé dejekčné kužele.

Pokryvné eolické hliny terás (spraše a sprašové hliny) pokrývajú terasové štrky. Majú

premenlivú hrúbku, pohybuje sa okolo 2 - 3 m, maximálne 5 - 6 m, ojedinele 10 - 121 m.

Svahové sedimenty sú rozšírené až na 40 % plochy územia. Flyšové súvrstvie Žilinskej kotliny sa voči zvetrávaniu javí ako málo odolné a rýchlo sa rozpadá na ílovito-hlinité až jemnozrnné zvetraliny. Tieto pokrývajú z časti aj terasy a náplavové kužele. Na plytkých svahoch majú mocnosť 2 - 4 m, deluviálne sute vytvárajú pokryv hlavne na svahoch hornín bradlového pásma (Hrádok, Chlmecký vrch, Dubeň. Veľká hrúbka 10 - 17 m súť na južnom svahu Dubňa a erózia Váhu sú príčinou rozsiahlych zosuvov v tejto časti.

Nivné sedimenty pokrývajú údolia Váhu, Rajčianky, Kysuce a potoka Rosinky. Antropogénne sedimenty sú rozšírené hlavne na území mesta. Ide o rôzne navážky, stavebný a výkopový materiál, haldy z ťažby nerastných surovín a skládkami odpadov.

Inžinierskogeologické pomery

V zmysle Inžinierskogeologických máp Slovenska (Matula, M., 1989) patrí územie mesta Žilina do regiónu neogénnych tektonických vkleslín, oblasti vnútrohorských kotlín – 53 Žilinská kotlina. Územie mesta na juhu okrajovo zasahuje do regiónu jadrových pohorí, oblasti jadrových stredohorí (Hájik, Hradisko), na severe do regiónu karpatského flyša, oblasti flašových hornatín (časť Považského Chlmca, Vranie) resp. do oblasti flyšových vrchovín (časť Budatína, Zádubnie, Zástranie).

V zmysle inžinierskogeologickej rajonizácie (Matula, M., 1989) sa v hodnotenom území uplatňujú nasledujúce typy rajónov:

F - rajón údolných riečnych náplavov

Do rajónu údolných riečnych náplavov je v riešenom území začlenená niva Váhu, Kysuce, Rajčianky a potoka Rosinka. Pre tento rajón sú typickým prevládajúcim typom hornín v hĺbke do 5 m prevažne štrkovité zeminy.

D - rajón deluviálnych sedimentov

Do rajónu deluviálnych sedimentov je v riešenom území začlenené územie naväzujúce na nivu Váhu, Kysuce, Rajčianky a potoka Rosinka, jedna sa o územia v priestore časti Budatína, Zádubnia, Zástrania, Závodí, Bánovej a Rosiniek. Do rajónu deluviálnych sedimentov okrem svahových (ronových) splachov sú začlenené deluviálno - soliflukčné a zosunové akumulácie, ako aj rozložené horniny (zeminy) eluviálnej zóny. Pre tento rajón sú typickým prevládajúcim typom hornín v hĺbke do 5 m prevažne jemnozrnné zeminy.

Sf - rajón flyšoidných hornín

Do rajónu flyšoidných hornín je v riešenom území začlenený priestor vyšších polôh - priestor Bánová - Hájik - Hradiko, komplex medzi Bytčicou a Rosinou, priestor nad Považským Chlmcom, priestor nad Brodnom - Zádubní a Zástraním a komplex Dubňa. Pre tento rajón sú typickým prevládajúcim typom hornín v hĺbke do 5 m striedanie skalných a opoloskalných hornín.

T - rajón náplavopv terasových stupňov

Do rajónu flyšoidných hornín je v riešenom území začlenený priestor pri novej Mojšovej Lúčke a medzi Bytčicou a Solinkami. Pre tento rajón sú typickým prevládajúcim typom hornín v hĺbke do 5 m prevažne štrkovité zeminy.

P - rajón proluviálnych sedimentov

Do rajónu proluviálnych sedimentov je v riešenom území začlenená iba časť častí nivy okolo Trnovského potoka. Pre tento rajón sú typickým prevládajúcim typom hornín v hĺbke do 5 m prevažne štrkovité zeminy.

Geodynamické javy

Geodynamické javy (napr. zosuvy, erózia, seizmicita, tektonika) spôsobujú zmeny štruktúry horninového prostredia, pôd, reliéfu a hydrologických pomerov, ako aj celkovú zmenu kvality životného prostredia.

Geodynamické javy

Najväčší výskyt geodynamických javov je na území mesta viazaný na priestor Hradisko - svahy pri Hájkú a nad Závodím a Bánovou. Jedná sa o viacero aktívnych i potenciálnych svahových porúch na paleogéne (zosuvy, vodná erózia a pod.). Ďalšie geodynamické javy sú viazané na komplex Dubňa (svahové deformácie, zosuvy).

Seizmicita

Z hľadiska ohrozenia územia seizmicitou (Atlas krajiny SR, 2002) je celé riešené územie zaradené do 7. stupnice makroseizmickej intenzity MSK-64. Uvedenému stupňu v území zodpovedá špičkové zrýchlenie seizmického ohrozenia na skalnatom podloží 1,30 – 1,59 m.s⁻².

Radónové riziko

Na základe zatriedenia územia podľa radónového rizika (Atlas krajiny SR, 2002) patrí územie mesta Žilina do oblasti nízkeho stupňa radónového rizika (niva Váhu a Rajčianky, ostatné územie spadá do stredného stupňa radónového rizika okrem dvoch ostrovčekov v priestore Budatín - Zádubnie resp. v okolí Hájkú).

Ložiská nerastných súrovín

Podľa údajov banského úradu v Prievidzi na území mesta Žilina sa z ložísk nerastných surovín nachádzajú:

- výhradné ložisko nerastov Bánová - Dúbravy, tehliarska surovina, neťaží sa
- výhradné ložisko nerastov Bytčica - Žilina, tehliarska surovina, neťaží sa
- ložisko nevyhradených nerastov Bánová, štrkopiesky a piesky, neťaží sa
- ložisko nevyhradených nerastov Strečno - Žilina, štrkopiesky a piesky, neťaží sa

Klimatické pomery

Z hľadiska makroklimatickej klasifikácie patrí širšie posudzované územie do oblasti mierne teplej (počet letných dní do 50, maximálna teplota vzduchu 25 °C, priemerná teplota vzduchu v júli nad 16 °C), podoblasti vlhkej ($I_z = 60$ až 120), okrsku - mierne teplého, vlhkého, s chladnou až studenou zimou, dolinového (prevažná časť územia mesta) resp. mierne teplého, vlhkého, vrchovinového (súčasť územia vo vyšších polohách).

Z hľadiska klimatickogeografických typov patrí riešené územie do typu krajiny s kotlinovou klímou s veľkou inverziou teplôt, mierne suchou až vlhkou, subtypu mierne teplého so sumou teplôt 10 °C a viac 2 400 - 2 600, teplotou v januári -2,5 až -5 °C, teplotou v júli 17 až 18,5 °C, amplitúdou 20 až 24 °C, ročnými zrážkami 600 - 800 mm (územia mesta Žilina na juh od rieky Váh) a do typu krajiny s horskou klímou s malou inverziou teplôt, vlhkou až veľmi vlhkou, subtypu mierne chladného so sumou teplôt 10 °C a viac 1 600 - 2 200, teplotou v januári -4 až -6 °C, teplotou v júli 16 až 17 °C, amplitúdou 21 až 21,5 °C, ročnými zrážkami 800 - 900 mm (územia mesta Žilina na sever od Váhu). Iba malá časť územia mesta v oblasti Strážov je zaradená do typu krajiny s horskou klímou, subtypu teplého so sumou teplôt 10 °C a viac 2 400 - 2 900, teplotou v januári -2 až -5 °C, teplotou v júli 17,5 až 19,5 °C, amplitúdou 21 až 23 °C, ročnými zrážkami 600 - 800 mm.

Zrážky

Podľa dlhodobých sledovaní sa priemerný ročný úhrn zrážok v hodnotenom území pohybuje v rozmedzí 743 až 789 mm. Priemerný ročný počet dní so zrážkami 1 mm a viac, dôležitý hlavne v období s výskytom teplôt 0 °C je v rozmedzí 113,7 až 121,6 dňa, pričom v zimných mesiacoch je to v rozsahu 55,6 až 57,3 dňa. Najvyšší denný úhrn zrážok bol zaznamenaný na stanici Žilina, a to 75,7 mm v auguste roku 1955. Najvyšší mesačný úhrn zrážok bol 254 mm v auguste roku 1913 a najnižší 0 mm v októbri 1951.

Tab. č. 4 Vybrané zrážkové a snehové charakteristiky (klimatická stanica Žilina)

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok
Priemerné mesačné a ročné úhrny zrážok v mm													
	43	33	43	50	81	98	93	83	73	50	53	53	753
Priemerný počet dní so zrážkami													
1 mm a viac	9,5	8,1	8,9	9,3	11,8	12,3	12,6	10,7	8,5	8,5	10,2	10,2	120,6
5 mm a viac	3,0	3,1	2,5	3,7	5,0	7,0	6,2	5,8	3,8	3,4	3,9	3,3	50,7
10 mm a viac	0,9	0,1	0,6	1,6	2,1	3,8	3,5	2,9	1,8	1,3	1,3	1,1	22,0
Priemerný počet dní so snežením													
	8,9	8,8	6,3	1,3	0,1	-	-	-	-	0,1	2,8	7,3	35,6
Priemerný počet dní so snehovou pokrývkou													
1 cm a viac	25,6	20,8	9,3	0,6	0,1	-	-	-	-	0,1	3,9	16,1	76,5
5 cm a viac	22,0	17,8	7,0	0,1	-	-	-	-	-	-	2,4	10,8	60,1

Zdroj: SHMÚ

Pre Žilinu je typický častý výskyt hmiel, počas ktorých sú zhoršené rozptylové podmienky (priemerne počas 80 - 90 dní). K tvorbe hmiel dochádza najčastejšie v priebehu noci a k ich rozrušovaniu zväčša v skorých dopoludňajších hodinách.

Teploty

Podľa dlhodobých pozorovaní SHMÚ je v posudzovanej oblasti najteplejším mesiacom júl a najchladnejším január. Vzhľadom na kotlinový charakter územia je pre danú oblasť významný pomerne značný rozkyv teplotných charakteristík. Napríklad v období rokov 1931 - 1980 absolútne maximálna teplota vzduchu dosiahla 37,9 °C a absolútne minimálna teplota poklesla na -28,8 °C.

Tab.č. 5 Vybrané teplotné charakteristiky (klimatická stanica Žilina)

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok
Priemerná mesačná a ročná teplota vzduchu v °C													
	-2,4	-0,7	3,2	7,9	13,3	15,9	17,4	16,9	12,8	8,2	2,8	-0,9	7,9
Absolútne maximá teploty vzduchu v °C													
	13,1	16,8	25,1	28,6	30,9	33,7	35,2	37,9	31,7	26,7	21,4	14,3	37,9
Absolútne minimá teploty vzduchu v °C													
	-26,7	-25,5	-20,7	-7,9	-4,3	0,1	2,4	2,0	-3,4	-7,3	-22,0	-28,8	-28,8
Priemerný výskyt dní s charakteristickou teplotou v °C													
Tropické ($t_{\max} > 30^{\circ}\text{C}$)	-	-	-	-	0,7	2,4	6,9	5,1	1,2	-	-	-	16,3
Letné ($t > 20^{\circ}\text{C}$)	-	-	-	1,2	7,2	13,8	19,8	18,3	8,7	0,7	-	-	69,7
Mrazové ($t_{\min} < 0^{\circ}\text{C}$)	25,4	20,7	16,1	3,4	0,4	-	-	-	0,0	2,7	7,6	19,4	95,7
Ľadové ($t_{\max} < 0^{\circ}\text{C}$)	13,5	7,3	1,1	-	-	-	-	-	-	-	0,4	7,0	29,3

Zdroj: SHMÚ

Oblasť sa vyznačuje dostatočným výskytom počtu letných dní v priemere 42,9 za rok, ale aj mrazových dní v priemere 125,5 za rok. Počet dní s priemernou teplotou 0 °C dosahuje 71 až 81 dní. V letnom období sa v Žiline vyskytuje priemerne 43 letných dní s teplotou nad 25 °C a viac. Rozptyl ovzdušných prímiesí zo zdrojov znečistenia ovzdušia je negatívne ovplyvňovaný najmä prízemnou inverznou vrstvou o vertikálnej hrúbke v priemere 50 -

100 m. Prízemné inverzie o vertikálnych výškach do 100 m sa v údolných polohách vyskytujú v priemere až v 200 - 225 dňoch.

Vlhkosť vzduchu, oblačnosť a slnečný svit

Pre Žilinu a okolie je typický častý výskyt hmiel, počas ktorých sú zhoršené rozptylové podmienky (priemerne počas 80 – 90 dní). K tvorbe hmiel dochádza najčastejšie v priebehu noci a k ich rozrušovaniu zväčša v skorých dopoludňajších hodinách.

Tab. č. 6 Vybrané charakteristiky vlhkosti vzduchu, oblačnosti a slnečného svitu (klimatická stanica Žilina)

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok
Priemerná mesačná a ročná relatívna vlhkosť vzduchu v %													
	85	83	77	74	74	76	77	78	81	82	85	87	80
Priemerná oblačnosť v %													
	74	73	65	63	62	63	61	59	56	66	78	79	67
Priemerný počet jasných dní (denná oblačnosť menšia ako 20 %)													
	2,1	3,0	3,7	4,1	2,6	2,5	4,2	4,3	3,5	3,5	1,4	1,8	36,7
Priem. počet zamrač. dní (denná oblačnosť menšia ako 20 %)													
	17,3	14,6	12,5	10,4	9,4	9,1	8,9	7,5	7,6	10,1	17,5	19,7	144,6
Priemerný úhrn slnečného svitu v hodinách													
	44	71	120	153	184	189	198	193	146	117	47	29	1 491
Priemerný počet dní bez slnečného svitu													
	12,7	9,4	5,5	4,4	2,5	2,2	2,1	2,1	2,7	6,7	12,2	14,5	77,0
Priemerný počet dní s hmlou pri dohľadnosti menšej ako 1 km													
	9,3	5,9	7,4	3,0	2,7	2,8	3,2	6,0	11,9	10,7	8,1	9,2	80,2

Zdroj: SHMÚ

Veternosť

Údaje o prevládajúcich smeroch vetra a jeho rýchlosti možno odvodiť z dlhodobých sledovaní na stanici Žilina. Tieto údaje sú vo vzťahu k ostatnému posudzovanému územiu len informatívne, nakoľko určujúcim faktorom prevládajúcich vetrov sú orografické pomery územia.

Tab. č. 7 Vybrané charakteristiky veterných pomerov (klimatická stanica Žilina)

Priemerná častosť jednotlivých smerov vetra a bezvetria v %													
Smer vetra	S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	Bezvetrie				
	12,7	4,8	3,5	5,6	13,0	10,6	7,2	10,4	32,2				
Priemerná rýchlosť vetra v m/s za rok													
Mesiac	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Rok
	1,3	1,5	1,6	1,8	1,5	1,5	1,4	1,2	1,2	1,0	1,4	1,4	1,4

Zdroj: SHMÚ

Veterné pomery na území mesta Žilina sú podmienené jednak všeobecnou cirkuláciou ovzdušia, jednak orografickými pomermi. Preto v ročnom priemere prevažujú severné až západné vetry. Najmenšie zastúpenie má severovýchodná, južná a východná zložka prúdenia vzduchu. Priemerné ročné rýchlosti vetra sa pohybujú v rozpätí 1,8 - 2,8 m/s. Najviac dní so silnými vetrami je v období január - máj.

Hydrologické pomery

Povrchové vody

Z hľadiska hydrologických pomerov patrí územie mesta do povodia rieky Váh. Jeho priemerný prietok je tu 123,9 m³ · s⁻¹.

Najväčšími prítokmi sú pravostranný prítok Kysuca a ľavostranný prítok Rajčianka, pri Varíne

pramení do Váhu pravostranný prítok Varínka:

- *Varínka* - ústí do Váhu pri Varíne. Celková plocha povodia je 167,48 km², dĺžka hlavného toku 24,7 km, špecifický odtok z povodia je priemerne 19,67 l/s/km² a priemerný prietok 3,3 m³/s.
- *Kysuca* - ústí do Váhu v Žiline, medzi Považským Chlmcom a Budatínom. Celková plocha povodia je 1 037,67 km², dĺžka hlavného toku 66,3 km, špecifický odtok z povodia je priemerne 16,7 l/s/km² a priemerný prietok 17,3 m³/s.
- *Rajčianka* - ústí do Váhu zľava v Žiline, pri Strážove. Celková plocha povodia je 359,06 km², dĺžka hlavného toku 47,5 km, špecifický odtok z povodia je priemerne 16,13 l/s/km² a priemerný prietok 5,8 m³/s. Takmer celé povodie Rajčianky leží v okrese Žilina a zahŕňa prakticky celú Rajeckú kotlinu.

Okrem uvedených tokov sa na území mesta nachádza aj viacero menších potokov, ktoré donich vtekajú:

- do rieky Váh - Rosinský potok (do ktorého vteká Trnovský potok), potok Všivák, Podlučský potok,
- do rieky Rajčianka - Bytčický potok, Bitarovský potok, Okrúhly potok, potok Bradová, potok Hradisko,
- do rieky Kysuca - Brodnianský potok, Vranský potok a Liešovský potok.

V širšom záujmovom území sa nachádzajú tri vodomerné stanice s dlhodobým sledovaním prietokových charakteristík - stanice Strečno – Váh, Kysucké Nové Mesto - Kysuca a Závodie - Rajčianka.

Tab. č. 8 Zoznam vodomerných staníc posudzovaného územia

Tok	Stanica	Hydrol. číslo	Riečny km	Plocha povodia (km ²)	Nadm. výška
Váh	Strečno	1-4-21-05-115-01	266,40	5 453,25	353,40
Kysuca	Kysuc. Nové Mesto	1-4-21-06-105-01	8,00	955,09	346,09
Rajčianka	Závodie	1-4-21-06-150-01	1,55	355,20	328,33

Zdroj: SHMÚ

Tab. č. 9 Priemerné mesačné a extrémne prietoky (m³.s⁻¹)

Stanica	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	rok
Tok: Váh Stanica: Strečno riečny kilometer 266,4 Rok: 2008													
<i>Qm</i>	64,48	77,51	120,0	109,6	79,00	65,35	73,08	70,30	59,29	56,62	47,79	59,06	73,53
<i>Qmax 2008</i>	335,2				<i>Qmin 2008</i>	37,82							
<i>Qmax 1997-2007</i>	996,7				<i>Qmin 1997-2007</i>	13,09							
Stanica	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	rok
Tok: Kysuca Stanica: Kysucké Nové Mesto riečny kilometer 8,00 Rok: 2008													
<i>Qm</i>	15,19	16,71	23,68	11,32	6,695	5,193	15,31	6,014	3,773	3,850	5,351	17,93	10,94
<i>Qmax 2008</i>	209,1				<i>Qmin 2008</i>	1,682							
<i>Qmax 1931-2007</i>	850,0				<i>Qmin 1931-2007</i>	0,840							
Stanica	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	rok
Tok: Rajčianka Stanica: Závodie riečny kilometer 1,55 Rok: 2008													
<i>Qm</i>	3,508	4,711	7,028	5,990	2,968	1,800	2,673	1,832	1,236	1,316	1,335	5,444	3,320
<i>Qmax 2008</i>	28,89				<i>Qmin 2008</i>	0,965							
<i>Qmax 1967-2007</i>	163,30				<i>Qmin 1967-2007</i>	0,555							

Zdroj: SHMÚ

Maximálne prietoky vo Váhu sú v apríli (resp. marci a máji), minimálne v októbri (resp. septembri, novembri a decembri). Režim odtoku Kysuce a Rajčianky je odlišný, maximálna dosahuje v marci (resp. apríli), minimálna na jeseň a v zimných mesiacoch.

Z hľadiska odtokových pomerov patria riešené územie do oblasti vrchovinná-nížinnej s typom režimu odtoku dažďovo-snehovým. Pre túto oblasť je typická akumulácia vôd v decembri až februári, vysoká vodnatosť v marci až apríli, najvyššími prietokmi v marci, pričom v apríli je

prietok vyšší ako vo februári a najnižšími prietokmi v septembri, pričom podružné zvýšenie vodnosti koncom jesene a začiatkom zimy je výrazné. Hlavné toky územia (Váh, Rajčianka, Kysuca) sa vyznačujú typom režimu odtoku snehovo- dážďovým typickým pre stredohorskú oblasť, pre ktorú je typická akumulácia vôd v novembri až marci, vysoká vodnatosť v apríli až júni, najvyššími prietokmi v máji, pričom v júni je prietok nižší ako v apríli a najnižšími prietokmi v januári až februári, pričom podružné zvýšenie vodnosti koncom jesene a začiatkom zimy je nevýrazné.

Prirodzený prietokový režim Váhu je silne ovplyvnený prevádzkou sústavy vodných diel na hornom toku Váhu.

Z vodných plôch sa na území mesta Žilina nachádza vodná nádrž Žilina, do západnej časti územia zasahuje vodná nádrž Hričov. Z ďalších vodných plôch sa tu nachádzajú rybníky (Brodno, Považský Chlmec, Strážov) a vodná plocha pri Celulóžke.

Podzemné vody

V zmysle hydrogeologickej rajonizácie Slovenska (Atlas krajiny SR, 2002) väčšina hodnoteného územia leží v hydrogeologickom regióne 29 – Paleogén a kvartér časti Žilinskej kotliny a východného okraja Súľovských vrchov, s určujúcim medzizrnovým typom priepustnosti. Časť územia severne od Váhu leží v južnej časti hydrogeologického regiónu 28 Paleogén a kvartér povodia Kysuce s určujúcim puklinovým typom priepustnosti.

Z hľadiska prirodzenej tvorby zásob podzemnej vody má najväčší význam pravobrežná zóna Váhu z vysokopriepustných štrkov na severovýchode až po Gbeľany. Akumuláciou tu možno získať až 200 l/s.

Minerálne a geotermálne vody

Na území mesta Žilina nie je zistený, ani evidovaný žiadny zdroj minerálnej vody, do územia nezasahuje ani žiadne ich ochranné pásmo.

Územie mesta leží v severnej okrajovej časti štruktúry geotermálnych vôd Žilinská kotlina.

Vodohospodársky chránené územia

Do severnej časti územia mesta Žilina zasahuje okrajová časť chránenej vodohospodárskej oblasti Beskydy a Javorníky.

Povodie vodárenského toku sa v riešenom území sa nenachádza.

Z vodohospodársky významných tokov sa v riešenom území nachádzajú Váh, Rajčianka a Kysuca.

Pôda

Pôda je zložitý organizmus, závislý na geologickom vývoji, petrografických, klimatických a hydrogeologických pomeroch zemského povrchu. Zásahom človeka (odstraňovaním krytu, rozrušovaním a kontamináciou) môže dochádzať k jej degradácii.

V širšom okolí posudzovaného územia (v centrálnej časti Žilinskej kotliny) sa nachádza pôdny kryt typický pre vnútrokarpatské kotliny. Jeho vývoj bol podmienený najmä charakterom substrátu a klimatickými podmienkami v období holocénu.

Hlavné pôdne regióny možno stručne charakterizovať nasledovne:

- región kotlinových pôd (v rámci Považského podolia a Žilinskej kotliny) – pôdy na prevažne sypkých nespevnených kvartérnych sedimentoch. Veľký je výskyt hydromorfných pôd (fluvizemí a čiernic) na nivách a nízkych terasách tokov (najmä Váhu,

- Kysuce a Rajčianky), na ostatnom území sa vyskytujú prevažne luvizeme a luvizeme oglejené, pôdy sú prevažne hlboké, rôznej zrnitosti,
- región pôd pohorí flyšového pásma - terestrické pôdy s prevahou kambizemí nasýtených až nenasýtených, v nižších polohách luvizemí, stredne hlbokých a hlbokých, stredne ťažkých až ťažkých,
 - región pôd nižšieho stupňa pohorí centrálnych Karpát – pestrá mozaika lesných pôd v závislosti od geologického substrátu – striedanie kambizemí, rendzín a pararendzín, prevažne stredne hlbokých až plytkých, ľahkých až stredne ťažkých,
 - región pôd vyššieho stupňa pohorí centrálnych Karpát – vyššie časti Lúčanskej a Krivánskej Fatry – klimaticky podmienené kambizeme nenasýtené, podzolové až podzoly, väčšinou plytké až stredne hlboké, ľahké až stredne ťažké.

Pôdy v riešenom území, ktoré sa vyvinuli na aluviálnych sedimentoch rieky Váh, patria k pôdnemu typu fluvizem, luvizem (prevažujúce subtypy sú fluvizeme typické a luvizeme pseudoglejové, vyskytujú sa tiež fluvizeme glejové). V terénnych depresiách sa nachádzajú pseudogleje typické, na terasách Váhu prevažuje kambizem typická a pseudoglejová. V údolných polohách a na nivách riek sa nachádzajú *fluvizeme* glejové až *glej*. V území vo väzbe na vyššie polohy celkovo prevládajú terestrické pôdy kambizemného a luvizemného typu – celkovo v pahorkatine prevažujú *kambizeme pseudoglejové*, na viacerých miestach *luvizeme* až *luvizeme pseudoglejové*. Na strmších svahoch a v podhorských polohách sa vyskytujú aj pôdy *rendzinového* typu.

Luvizem (LM) patrí medzi tzv. ilimerické pôdy (pôdy s výskytom podpovrchového luvického horizontu, dokumentujúceho proces iluviácie pôd). U luvizemí je vyvinutý pod tenkým ochrickým humusovým horizontom eluviálny horizont ochudobnený o vyluhované koloidy. Pod týmto horizontom sa nachádza dobre vyvinutý luvický B – horizont akumulácie vyluhovaných koloidov. Luvizeme sú viazané na vlhšiu mierne teplú až mierne chladnú klímu, sú prevažne stredne hlboké až hlboké, málo až stredne skeletnaté, zrnitostne stredne ťažké až ťažké.

Kambizem (KM) patrí medzi skupinu tzv. hnedých pôd (pôd s výskytom podpovrchového kambického horizontu, indikujúceho proces hnednutia). V rámci Slovenska je veľmi rozšíreným pôdnym typom prevažne na silikátových a zmiešaných substrátoch v mierne chladnej až chladnej, vlhkej klimatickej oblasti. Kambizeme sú charakteristické tenkým ochrickým až melanickým humusovým horizontom a výrazným kambickým B – horizontom (horizontom vnútropôdneho zvetrávania). Ide prevažne o stredne hlboké pôdy (na deluviálnych svahovinách i hlboké, na pevných skalných horninách často plytké), zrnitostne ľahké až stredne ťažké, so stredným až veľkým obsahom skeletu.

Rendzina (RA) patrí k najrozšírenejším horským pôdam v rámci slovenských pohorí. Viazaná je na karbonátový substrát a patrí medzi tzv. melanické pôdy (pôdy s melanickým humusovým horizontom – spravidla plytkým, tmavosfarbeným s hrúbkou do 30 cm, na rôznych substrátoch). Rendziny sú charakteristické vysokým obsahom skeletu, malou až strednou hrúbkou pôdneho profilu, prevažujúcou hlinitou až ílovitohlinitou zrnitosťou a obsahom karbonátov v celom profile.

Pseudoglej (PG) je pôdny typ s vyvinutým mramorovaným pseudoglejovým horizontom pod ochrickým až melanickým humusovým horizontom, ktorý je dôsledkom dlhodobého povrchového zamokrovania pôd. Patrí medzi hydromorfné pôdy (pôdy vyvinuté za sústavného alebo periodického ovplyvňovania povrchovou alebo podzemnou vodou, s výskytom podpovrchového mramorovaného, glejového alebo organozemného horizontu). Ide o pôdy rôzne hlboké a skeletnaté, zrnitostne ťažké až veľmi ťažké.

Glej (GL) je pôdny typ s vyvinutým glejovým horizontom pod ochrickým až melanickým humusovým horizontom. Patrí takisto medzi hydromorfné pôdy a vznikol ako dôsledok

dlhodobého ovplyvňovania pôdneho profilu vysokou hladinou podzemnej vody.

Fluvizem (FM) je pôdnym typom recentných aluviálnych nív s vysokou hladinou podzemnej vody, často s periodickými záplavami. Má ochranný humusový horizont, pod ktorým je pôdotvorný substrát – zvrstvené nívne sedimenty rôznej zrnitosti a zastúpenia riečnych štrkov. Patrí medzi tzv. nívne pôdy (pôdy vytvorené počas sústavného vplyvu povrchovej a podzemnej vody na fluviálnych sedimentoch). Ide o veľmi heterogénny pôdny typ rôznej hrúbky pôdneho profilu, rôznej zrnitosti a skeletnatosti.

Antropické pôdy – pôdy s výskytom povrchového antropického horizontu, čiastočne alebo úplne pozmenené, prípadne vytvorené činnosťou človeka. Patria sem dva hlavné typy pôd:

- *kultizem (KT)* – pôdny typ na prirodzených substrátoch, ale činnosťou človeka s úplne pozmenenými vlastnosťami (prevažne kultiváciou počas poľnohospodárskeho využívania). Patria sem prevažne pôdy záhrad, ovocných sádov a vinogradov.
- *antrozem (AN)* – človekom vytvorená umelá pôda na nepôvodných substrátoch – navážky v sídlach a na rekultivovaných plochách, územia technických areálov, obytnej zástavby, komunikácií a pod.

Biota

Flóra a vegetácia

Z hľadiska fytogeografického členenia Európy riešené územie je začlenené do:

- oblasti Holarktis
 - podoblasti Eurosibírskej
 - provincie Stredoeurópskej

Z fytocenologického hľadiska podľa Futáka (1966) patrí širšie záujmové územie vid' ed. Gerát, R., 1986) do:

- oblasti západokarpatskej flóry (*Carpaticum occidentale*)
 - obvodu západobeskytskej flóry (*Beschidicum occidentale*)
 - okresu Západobeskydské Karpaty
 - podokresu Javorníky (časť Považského Chlmca, Vranie)
 - okresu Západné Beskydy (časť Budatína, Brodno, Zádubnie, Zástranie)
 - obvodu flóry vysokých (centrálnych) Karpát (*Eucarpaticum*)
 - okresu Fatra
 - podokresu Malá Fatra (Lúčanská Fatra) (územie medzi Váhom a pravostranným priestorom Rajčianky)
 - obvodu predkarpatskej flóry vysokých (*Praecarpaticum*)
 - okresu Strážovské a Súľovské vrchy (územie medzi Váhom a ľavostranným priestorom Rajčianky)

Na základe fytogeograficko-vegetačného členenia (Plesník 2002) vlastné riešené územie patrí do:

- zóny bukovej;
 - oblasti kryštalinicko-druhohornej
 - okresu Žilinská kotlina
 - podokresu severného
 - okresu Súľovské vrchy
 - podokresu Skalky
 - oblasti flyšovej
 - okresu Javorníky
 - okresu Kysucká a Oravská vrchovina

Potenciálna prirodzená vegetácia

Súčasná rekonštruovaná prirodzená vegetácia je predpokladanou vegetáciou, ktorá by pokrývala určité miesto bez vplyvu ľudskej činnosti počas historického obdobia (Michalko a kol. 1980, 1986).

Potenciálnu prirodzenú vegetáciu posudzovaného územia, podľa Geobotanickej mapy SSR (Michalko a kol., 1986) tvoria nasledovné spoločenstvá:

- lužné lesy nížinné podzväzu *Ulmenion*, ktoré sú viazané na aluviálne naplaveniny Váhu, vyvinuté sú v celom alúviu rieky Váh a v dolnom alúviu rieky Kysuce
- dubovo – hrabové lesy karpatské podzväzu *Carici pilosae – Carpinetum*, ktoré tvoria prevažnú časť záujmového územia
- dubovo-lipovo-smrekový les *Tilio cordatae-Piceetum*
- kyslomilné dubové lesy *Quercion robori-petraeae*

Okrajovo sa územia Žilinskej kotliny v oblasti záujmového územia mesta Žilina dotýkajú ďalšie spoločenstvá:

- dubovo – hrabové lesy lipové (*Tilio cordate – Carpinenion betuli*). Tvoria väčšie plochy naväzujúce na nivu väčších tokov územia (Váh, Kysuca, Rajčianka) lužné lesy nížinné podzväzu *Ulmenion*
- dubové nátržníkové lesy (*Potentillo albae – Querecion*) v lokalite Žilinskej kotliny tvoria malé ostrovčeky vyvíjajúce sa na sprašových pahorkatinách a v kotlinách,

vo vyšších polohách sa nachádzajú:

- kvetnaté bukové a jedľové lesy *Asperulo-Fagion silvaticae*
- vápnomilné a borovicové lesy, ostrevkové spoločenstvá *Cephalantero-Fagion silvaticae*

Reálna vegetácia

Na území mesta Žilina sú zastúpené prevažne karpatské druhy rastlín, od juhozápadu a juhu sem prenikajú aj panónske, teplo a suchomilnejšie druhy. Vzhľadom na geologické podložie sa tu vyskytujú ako kyslomilnejšie, tak aj vápnomilné druhy. V druhovom zložení rastlinstva sa odráža aj stupňovitá členitosť územia. Vyčleniť tu možno stupeň pahorkatín od 280 do 500 m n.m. charakterizovaný dubovými a dubovo-hrabovými lesmi, stupeň podhorský (submontánný) od 500 do 1 000 m n.m., pokrytý pôvodne bukovými alebo bukovovo-jedľovými lesmi dnes na mnohých miestach so značne pozmenenými porastmi, často so smrekom, na slnečných expozíciách aj s borovicou.

Zastavané územie mesta sa vyznačuje antropicky pozmenenými plochami s výrazne zredukovanými a pozmenenými plochami vegetácie, na ktorých sa nachádzajú prevažne plochy parkovej a mestskej zelene, zelene záhrad resp. neudržiavaných pôch (ruderálne spoločenstvá).

Významnejšie rastlinné spoločenstvá sú viazané na voľnú krajinu a lesné plochy, v tomto území môžeme nájsť i priestory s významnejšími plochami zelene. Prevažná časť týchto lokalít je začlenená do kostry územného systému ekologickej stability ako biocentrá, biokoridory resp. genofondové lokality.

Živočíšstvo

Podľa členenia územia Slovenska na živočíšne regióny (Čepelák in Atlas SSR 1980) patrí posudzované územie do:

- provincie Karpaty
- oblasti Západné Karpaty
- obvodu vonkajšieho

okrsku moravsko-slovenského (časť Považského Chlmca,
Vranie)
okrsku beskydského
podokrsku západného (časť Budatína, Zádubnie,
Zástranie)
obvodu vnútorného
okrsku západného (niva Váhu a územie na juh od Váhu)

Na základe zoogeografického členenia paleoarktu pre terestrický biocyklus fauna riešeného územia prináleží do podkarpatského úseku provincie listnatých lesov eurosibírskej podoblasti paleoarktickej oblasti. Živočíšne spoločenstvá majú charakter západokarpatskej podhorskej a horskej fauny. V širšom riešenom území sa uplatňujú druhy od nížinných až po horské druhy, od prvkov chladnomilných až po výrazne teplomilné druhy. Hodnotené územie je charakterizované výskytom arboreálnych faunistických prvkov, s výrazným podielom holarktických faunistických elementov. Doplnkovú zložku, často iba s prechodným charakterom výskytu, tvoria aj niektoré druhy typické pre horskú faunu, čo je spôsobené kontaktom s podprovinciou Karpatských pohorí západokarpatského úseku.

Z hľadiska členenia pre limnický biocyklus patrí územie do hornovážskeho okresu severopontického úseku pontokaspickej provincie euromediteránnej podoblasti paleoarktickej oblasti, hydrický biocyklus je v území reprezentovaný riekou Váh a jej prítokmi.

Zastavané územie mesta Žilina je charakteristické sídelnými štruktúrami, v ktorých prevládajú zastavané plochy nad nezastavanými, plochy zelene sú nevýznamné. Toto územie predstavuje prevažne chudobný biotop antropogénnej krajiny typu sídelných štruktúr mesta, živočíšne spoločenstvá v území sú chudobné počtom druhov i počtom jedincov, sú to všetko typické druhy mestského osídlenia, jedná sa o synantropné a kozmopolitné druhy biotopov ľudských sídiel. Biodiverzitu zastavaného územia mesta oživujú najmä plochy parkov a lesopark Chrást a plochy resp. prvky nelesnej drevinnej vegetácie a plochy lesov.

Náhradné zoocenózy sa vyvinuli v človekom pozmenenej antropicky ovplyvnenej krajine, kde ustúpili druhy citlivé na zmenené životné podmienky a zostávajú druhy so širokou ekologickou amplitúdou, schopné adaptovať sa. Na odlesnených častiach regiónu vznikli lúky a pasienky, kde došlo k rozvoju zoocenóz viazaných na lúčne a nivné biotopy. Obhospodarovanie ornej pôdy veľkoplošným spôsobom s použitím mechanizácie a chemizácie limituje zachovanie zoocenóz viazaných na agroocenózy. Výstavbou vodných priehrad a nádrží vznikli biotopy vodných spoločenstiev netypické pre pôvodnú krajinu, čo na jednej strane spôsobilo zánik niektorých ešte pomerne zachovalých lokalít (plochy drevinnej vegetácie okolo Váhu), na strane druhej sa zvýšila druhová diverzita najmä ichtyofauny a vodného vtáctva. Územím mesta v trase rieky Váh vedie významná migračná cesta vtáctva interkontinentálneho významu.

Zachovalejšie zoocenózy v území sú viazané najmä na lesné spoločenstvá priľahlých okolitých pohorí a enklávy zachovaných plôch voľnej krajiny. Diverzitu fauny dopĺňajú azonálne zoocenózy zachovalých úsekov tokov a tiež prvky pahorkatín a podhorských zón.

Významné migračné koridory živočíchov

Významným migračným koridorom živočíchov v riešenom území je ekosystém rieky Váh v prepojení na Kysucy a Rajčianku, ktorý v rámci územného systému ekologickej stability je hodnotený ako biokoridor nadregionálneho významu. Údolie rieky Váh je významným interkontinentálnym migračným koridorom avifauny. Z hľadiska migrácií ichtyofauny radíme tok Váhu k hydrickým biokoridorom európskeho významu. Ako bariérový prvok v tomto biokoridore vystupuje vážska kaskáda. Zároveň recipienty Váhu, Rajčianky i Kysuce fungujú ako línia semiterestrických migrácií bioty v krajine, ako samostatný ekosystém typických rastlinných i živočíšnych spoločenstiev.

V rámci vlastného riešeného územia sa nenachádzajú žiadne významné migračné koridory živočíchov. Pohyby živočíchov - jednotlivých druhov i miestnych populácií sú viazané na významné krajinotvorné prvky kostry územného systému ekologickej stability krajiny, na súčasnú krajinnú štruktúru, sú čisto lokálneho charakteru.

Demografia

K 31. 12. 2014 žilo v meste Žilina 81 214 obyvateľov, z toho 42 164 žien a 39 050 mužov. Hustota obyvateľov na 1 km² je 1 017 obyvateľov. Vývoj počtu obyvateľov v meste Žilina od roku 1869 je nasledovný:

Tab. č. 10 Vývoj počtu obyvateľov

Rok	1869	1890	1910	1930	1948	1970	1980
Počet obyvateľov	7 781	9 610	16 796	28 433	29 492	54 986	70 025
Rok	1991	1999	2000	2010	2012	2013	2014
Počet obyvateľov	83 911	86 818	86 679	85 129	81 382	81 327	81 214

Zdroj: ŠÚ SR

Z prehľadu vyplýva, že vývoj v meste za posledné obdobie mierne klesá. Súvisí to najmä s negatívnym migračným saldom.

Tab. č. 11 Pohyb obyvateľstva v meste Žilina

Rok	1991		2000		2010		2012		2014	
	abs.	‰	abs.	‰	abs.	‰	abs.	‰		
Narodení	1 130	13,47	757	8,72	933	10,96	882	10,84	844	10,39
Zomretí	672	8,01	708	8,16	756	8,88	778	9,56	781	9,62
Prírodný prírastok	458	5,46	49	0,56	177	2,08	104	1,28	63	0,78
Migračné. saldo	190	2,26	-188	-2,17	-300	-3,52	237	2,91	-181	2,23
Celkový prírastok	648	7,72	-84	-1,60	-123	-1,44	-133	-1,63	-118	-1,45

Zdroj: ŠÚ SR

Nepriaznivý demografický vývoj negatívne ovplyvňuje aj vekovú štruktúru obyvateľstva, v ktorej je vyjadrená miera perspektívnosti populácie. Výrazným poklesom podielu detskej zložky v prospech kategórie produktívneho veku dochádza v poslednom období k transformácii vekovej pyramídy z progresívneho typu na stacionárny až klesajúci.

Tab. č. 12 Vývoj vekovej štruktúry obyvateľstva od roku 1991

Rok	0 - 14		15 - 59 M, 15 - 54 Ž		60+ M, 55+Ž		Index starnutia	Priemerný vek
	abs.	%	abs.	%	abs.	%		
1991	22 217	26,48	49 268	58,71	12 426	14,81	178,8	32,3
1995	19 629	22,64	53 729	61,98	13 327	15,38	147,3	34,0
2000	15 938	18,39	56 404	65,07	14 337	16,54	111,2	35,91
2005	14 931	17,48	56 032	65,61	14 437	16,91	103,42	36,3
2010	11 591	13,62	54 345	63,84	19 193	22,55	165,59	39,69

Zdroj: ŠÚ SR

Index starnutia, vyjadrujúci pomer predproduktívnej a poproduktívnej zložky obyvateľstva sa znížil z hodnoty 103,42 v roku 2005 (stabilizovaný rastúci) na 165,59 (klesajúci). Zároveň došlo k zvýšeniu priemerného veku z 36,3 na 39,69 rokov.

Z hľadiska národnostnej skladby obyvateľstva podľa SODB 2011 v meste Žiline dominujú občania slovenskej národnosti - 91,21 %, z ostatných národností je významnejšie zastúpená len česká národnosť (1,1 %), menej rómska (0,36 %) a maďarská (0,11 %).

Z hľadiska náboženského vyznania v meste Žilina najviac obyvateľov mesta Žilina je

rímskokatolíckeho vierovyznania (65,86 %), druhou najpočetnejšou je Evanjelická cirkev augsburského vyznania (3,33 %) Ostatné cirkvi majú v rámci religióznej štruktúry obyvateľstva len malý podiel. Podiel obyvateľov bez vyznania je 18,36 %.

Sídla

Prvá písomná zmienka o Žiline pochádza z roku 1208, mestské výsady získala začiatkom 14. storočia. Dnešné mesto založili Nemci na vyvýšenej terase Váhu s pravidelným šachovnicovým pôdorysom. Výraznejší rozvoj Žilina zaznamenala v druhej polovici 19. stor., kedy sa zásluhou vybudovania železničnej siete stala dôležitým dopravným uzlom a zároveň aj priemyselným strediskom.

V súčasnosti plní mesto Žilina funkciu administratívno-správneho, hospodárskeho a kultúrneho centra severozápadnej časti Slovenska. V zmysle schválenej Koncepcie územného rozvoja Slovenska (KÚRS) 2001 Žilina spolu s Martinom vytvárajú jedno z jadrových pásiem ťažísk osídlenia prvej úrovne, pričom Žilina predstavuje centrum celoštátneho a medzinárodného významu a je súčasťou 1. podskupiny (1a) centier 1. skupiny (Bratislava, Košice).

Mesto Žilina tvorí 14 katastrálnych území: katastrálne územie Žilina, katastrálne územie Bytčica, katastrálne územie Závodie, katastrálne územie Bánová, katastrálne územie Strážov, katastrálne územie Žilinská Lehota, katastrálne územie Považský Chlmec, katastrálne územie Vranie, katastrálne územie Budatín, katastrálne územie Brodno, katastrálne územie Zádubnie, katastrálne územie Zástranie, katastrálne územie Trnové a katastrálne územie Mojšova Lúčka. Celková výmera územia mesta je teda 8 002,93 ha.

Mesto je členené na 11 urbanistických obvodov, ktoré sa skladajú z okrskov.

Tab. č. 13 Mesto Žilina - delenie na urbanistické obvody a okrsky

Urbanistický obvod		Urbanistický okrsk	
Číslo	Názov	Číslo	Názov
1.	Centrum	1.	Stred
		2.	Hliny I.- IV.
		3.	Malá Praha
		4.	Frambor
		5.	Prednádražie
		6.	Predmestie
2.	Vlčince	13.	Nemocnica
		10.	Vlčince I.
		49.	Vlčince II.
3.	Veľký diel	50.	Vlčince III.
		11.	Športový areál
		12.	Partizánsky háj
4.	Južný obvod	17.	Chrast'
		14.	Bôrik
		15.	Hliny V. – VII.
		16.	Solinky I.
		32.	Bytčica
		51.	Hliny VI.
5.	Západ	52.	Solinky II.
		28.	Závodie
		29.	Hájik
		32.	Hradisko
		33.	Bánová
		34.	Strážov
6.	Sever I.	46.	Žilinská Lehota
		35.	Považský Chlmec
		38.	Vranie

Tab. č. 13 Mesto Žilina - delenie na urbanistické obvody a okrsky - pokračovanie

Urbanistický obvod		Urbanistický okrsk	
Číslo	Názov	Číslo	Názov
7.	Sever II.	23.	Budačín
		24.	Dubeň
		25.	Hranice
		27.	Kosová
		39.	Brodno
		40.	Zádubnie
		47.	Zástranie
8.	Juhovýchod	8.	Rosinky
		9.	Výskumné ústavy
		31.	Trnové
		42.	Mojšova Lúčka
9.	Východné priemyselné pásmo	7.	Východné priemyselné pásmo
10.	Západné priemyselné pásmo	18.	Priemyselný okrsk Západ
		19.	Priem. okrsk Severozápad
		36.	Priemyselný okrsk Bánová
		53.	Priem. okrsk Juhozápad
11.	Severné dopravné pásmo	20.	Nádražie
		21.	Priemyselný okrsk Slovena
		22.	Štadion

Priemysel

Priemyselnú základňu mesta Žilina tvorí strojárstvo, kovospracujúci, elektrotechnický, drevospracujúci, chemicko-papierenský priemysel a potravinársky priemysel.

Väčšina areálov výrobných subjektov je sústredená do šiestich takmer kompaktných výrobných zoskupení:

1. Výrobno-skladové územie – pásmo v UO 8 v urbanistických okrskoch č. 31 Trnové a č. 42 Mojšova Lúčka
2. Výrobné územie východného priemyselného pásma
3. Výrobné územie západného priemyselného pásma – prevažujúcimi funkciami sú výroba a sklady, v niektorých územiach v polyfunkcii s občianskou vybavenosťou, inde s bývaním
4. Výrobné územie priemyselného pásma v Bánovej
5. Výrobné územie severného dopravného pásma
6. Výrobné územie priemyselného pásma v k.ú. Považský Chlmec

Poľnohospodárstvo

Na území mesta Žilina tvorí poľnohospodárska pôda 40,59 % z celkovej výmery pozemkov. Prehľad štruktúry druhov pozemkov je spracovaný v tabuľke.

Tab. č. 14 Štruktúra poľnohospodárskych druhov pozemkov na území mesta Žilina

Druh pozemku	Výmera (m ²)
Poľnohospodárska pôda spolu	32 485 301
z toho: Orná pôda	14 886 052
Záhrady	3 472 738
Ovocné sady	291 449
TTP	13 835 062

Zdroj: ŠÚ SR

Rastlinná výroba v regióne je zameraná hlavne na pestovanie husto siatych obilnín, zemiakov, jednoročných i viacročných krmovín, kukurice na siláž. Ako doplnkové je

pestovanie zeleniny. Živočíšna výroba sa orientuje najmä na chov hovädzieho dobytku, chov ošípaných a hydiny.

Lesné hospodárstvo

Lesy na území mesta Žilina sa rozkladajú na ploche cca 2 062,4240 ha, čo predstavuje 25,77 % z celkovej plochy územia. Väčšia časť porastov patrí do LHC Dubeň, obhospodarovaná je Lesmi SR, Odštepným lesným závozom Žilina so sídlom v Žiline. Podľa vlastníctva sa tu nachádzajú lesy štátne, mestské, súkromné, urbárske a miestnych spoločenstiev.

Lesy sa nachádzajú na okrajoch rozľahlého urbanizovaného územia a slúžia ako rekreačná zóna pre obyvateľstvo, najmä pri krátkodobej rekreácii. Vzhľadom na odovzdávanie užívacích práv vlastníkom sa v súčasnosti prehodnocuje rozsah rekreačných zón prímestských lesov.

Územie zahŕňa tieto lesné vegetačné stupne:

- 2. LVS bukovo-dubový
- 3. LVS dubovo-bukový
- 4. LVS bukový.

Historickým vývojom a industrializáciou došlo k premene pôvodných lesov na ekonomicky výhodné, ale ekologicky nestabilné smrekové monokultúry, ohrožované abiotickými a biotickými činiteľmi. Mladšie porasty podľa usmernenia platného LHP sú postupne vysádzané so zastúpením pôvodných, stanovištne vhodnejších drevín. Porasty majú v prvom rade funkciu rekreačnú a až potom produkčnú.

Lesy na území LHC Dubeň (teda aj v danej lokalite) sú vyhlásené za lesy osobitného určenia podľa § 2, ods. 3, písmena c, vyhlášky č. 5/1995 o hospodárskej úprave lesov v znení neskorších predpisov. Kategória lesov osobitného určenia vyhlásených ako prímestské lesy a ďalšie lesy s významnou zdravotno-rekreačnou funkciou sa vyhlasuje za účelom odlišného hospodárenia v takýchto lesoch od tradičného hospodárenia v kategórii hospodárskych lesov.

Doprava

Automobilová doprava

Žilinský región je dôležitým dopravno-komunikačným uzlom, v ktorom sa stýkajú tri trasy medzinárodných cestných ťahov Európskej cestnej siete E422, E50, E75. Cesty v regióne, ktoré sú súčasťou medzinárodnej cestnej siete „E“, medzinárodných trás „TEM“ a koridorov „TEN-T“, tvoria štvrtinu medzinárodnej cestnej siete v Žilinskom kraji a predstavujú viac ako 11,5 % podiel na celkovej dĺžke ciest v regióne.

Oblasť mesta priamo ovplyvňujú dva multimodálne koridory, ktoré sa v ňom stýkajú a zároveň sťahujú vonkajšiu dopravu z mesta. Sú to:

- Baltsko-jadranský koridor Terst/Koper – Viedeň - Bratislava – Žilina – Katovice – Gdansk,
- vetva koridoru Rýn – Dunaj cez Mníchov - Praha - Ostrava - Žilina – Košice - Ukrajina.

Súčasný stav cestnej infraštruktúry v Žiline je charakterizovaný relatívne hustou sieťou ciest, avšak s nízkym podielom ciest vyšších tried (diaľnice a rýchlostné cesty). Celková dĺžka ciest v Žiline je k 1. 1. 2015 spolu 323,689 km, čo predstavuje za posledných 10 rokov nárast len 11 km. Z celkovej dĺžky tvoria cesty I. triedy 77,739 km, II. triedy 53,776 km a III. triedy 182,438 km. Diaľnice tvoria len 9,736 km. Hustota cestnej siete charakterizovaná dĺžkou ciest na plochu územia je 0,397 km/km², čím je nad slovenským priemerom (0,366 km/km²). Neplatí to však v prepočte hustoty cestnej siete na počet obyvateľov, ktorá je len 2,039

km/1000 obyvateľov, čím sa Žilina radí medzi regióny s najnižšou hustotou (v SR je to 3,305 km/1000 obyvateľov).

Rozhodnutím Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja boli k 1.8. 2015 prečíslované niektoré úseky ciest I. triedy. Zmeny sa prejavili aj na cestách I. triedy v Žilinskom kraji a v meste Žilina.

Základný komunikačný systém (ZÁKOS) mesta Žilina je radiálno-okružný, okrem hlavných radiál ho tvoria v súčasnosti tri okruhy, pričom sa začína výstavba štvrtého. Prvý okruh okolo historickej časti mesta je súčasťou doplnkovej siete mesta. Druhý okruh je vedený okolo centrálnej mestskej zóny so zrejmovou obsluhou centrálnej mestskej zóny (CMZ). Okruh je tvorený dvojpruhovými mestskými komunikáciami a úrovňovými križovatkami, väčšinou so samostatnými odbočovacími pruhmi.

Tretí okruh – rýchlostný, je kľúčovým dopravným okruhom mesta. V súčasnej dobe slúži a výhľadovo až do vybudovania štvrtého okruhu a okolitej diaľničnej siete bude slúžiť pre vedenie tranzitnej a vonkajšej zdrojovej a cieľovej dopravy, ako aj pre distribúciu vnútornej dopravy mesta. Okruh tvorili prieťahy ciest I/18, I/11 a I/64. Cesta I/18, tvoriaca medzinárodný cestný ťah E50, zabezpečovala smerovanie dopravy na východ - smer Martin (Košice) a na západ - smer Bytča (Bratislava). Cesta I/18 sa na III. okruhu mesta napájala na cestu I. triedy I/11 (E75), zabezpečujúcu smerovanie dopravy na sever – smer Čadca (Česká republika a Poľská republika) a tiež na cestu I/64, zabezpečujúcu smerovanie dopravy na Rajec (Prievidzu). Celý tento okruh je riešený ako štvorpruhová cestná komunikácia s mimoúrovňovými križovatkami. Jedinou úrovňovou (svetelne riadenou) križovatkou je križovatka pri Hypermarkete Tesco na ceste I/18 smerom na Martin. Po zmene v usporiadaní cestnej siete I. triedy je okruh samostatnou cestou I/60.

Významnou súčasťou systému je plánovaný štvrtý okruh, ktorý je navrhovaný na prepojenie východnej časti mesta a oblasti priemyslu v juhozápadnej a južnej časti mesta. Okruh je navrhovaný v dvoch etapách výstavby, prvá etapa bude preložkou cesty I/64 od diaľničného privádzača Lietavská Lúčka po I/18, druhá v dlhodobom výhľade prepojí južnú časť mesta so západnou s pokračovaním na D1 pri Hričovskom Podhradí. Okruhy sú napojené radiálnym komunikačným systémom (11 radiál) na vonkajšiu cestnú sieť, pričom tiež zabezpečujú spojenie mestských častí s centrom mesta.

Železničná doprava

Žilinským krajom prechádzajú hlavné železničné trate, ktoré sú súčasťou hierarchicky najvyššej dopravnej infraštruktúry multimodálnych koridorov:

- dopravná línia Bratislava - Trenčín - Žilina - Košice - Užhorod - Koridor Rýn - Dunaj,
- dopravná línia Žilina - Čadca - Skalité - Zwardoň - Gdaňsk - Balticko - jadranský koridor,
- Čadca - Český Tešín - Ostrava - súčasť základnej siete TEN – T plánovanej na modernizáciu.

Uvedené trate sú súčasťou Európskej siete najdôležitejších železničných tratí.

Cez mesto Žilina prechádzajú trate č. 120 (Bratislava – Žilina), č. 180 (Žilina – Košice), č. 126 (Žilina – Rajec) a č. 127 Žilina – Čadca – ČR.

Letecká doprava

Najbližšie letisko sa nachádza v Dolnom Hričove, letisko je klasifikované ako regionálne verejné letisko aj pre medzinárodnú dopravu.

Vodná doprava

Vláda SR svojim uznesením č. 469/2000 schválila „Konceptiu rozvoja vodnej dopravy

Slovenskej republiky“. Jej rozpracovanie, ktorého predmetom bola realizácia Vážskej vodnej cesty a prepojenie vodných ciest Váh – Odra, bolo schválené uznesením Vlády SR č. 463/2002. V zmysle európskych konvencií o vodnej doprave je rieka Váh chápaná ako súčasť multimodálnych koridorov č. Va. a VI. a podľa dohody AGN ako vodná cesta E81. Efektívnosť prepojenia Vážskej vodnej cesty s Odrou je podmienená centrálnym severo – južným európskym tranzitom Severné more/Baltické more – Čierne more, teda náhradou za niekoľkonásobne dlhšiu pobrežnú morskú vodnú cestu okolo Európy.

Problematika výstavby prepojenia Vážskej vodnej cesty s Oderskou vodnou cestou sa nachádza v štádiu medzinárodných rokovaní expertných a štátnych zástupcov. V súčasnosti nie sú v tejto problematike vykonané žiadne právoplatné uzávery. Vážska vodná v úseku po Žilinu je súčasťou základnej siete TEN - T.

Problematika dopravy mesta Žilina je detailne rozanalyzovaná v posudzovanom strategickom dokumente ÚGD M ŽA.

Technická infraštruktúra

Zásobovanie pitnou vodou

Mesto Žilina je zásobované pitnou vodou z viacerých vodárenských zdrojov. Najväčším zdrojom je vodárenská nádrž Nová Bystrica o kapacite 1 030 l/s. Voda je upravovaná v úpravni vody Nová Bystrica s kapacitou 680 l/s. Ďalšie vodárenské zdroje zásobujúce pitnou vodou mesto Žilina sú Teplička nad Váhom s povoleným odberom 160 l/s, Lietava s povoleným odberom 100 l/s, pramene v Turí s priemernou výdatnosťou v roku 2012 vo výške 47,4 l/s, Lietavská Svinná (Patúch) s kapacitou 20 l/s, Kamenná Poruba s priemernou výdatnosťou 2 prameňov v roku 2012 - 42,63 l/s, Fačkov (pramene Tiesňavy a Ráztoky) s priemernou výdatnosťou v r. 2012 - 73,73 l/s a Stráňavy (pramene Rybníky) s priemernou výdatnosťou v r. 2012 – 59,24 l/s.

Mesto Žilina má zabezpečené zásobovanie pitnou vodou zo Severoslovenskej vodárenskej sústavy v rámci:

- skupinového vodovodu Žilina (budovaného s využívaním viacerých podzemných zdrojov vody),
- skupinového vodovodu Nová Bystrica – Čadca – Žilina (s využívaním povrchovej vody z vodárenskej nádrže Nová Bystrica).

Verejná vodovodná sieť v meste Žilina má v súčasnosti tri tlakové pásma v závislosti na nadmorskej výške zásobovanej lokality.

Na verejný vodovod bolo v meste Žilina v roku 2012 napojených 81 382 obyvateľov.

Odkanalizovanie

Odkanalizovanie odpadových vôd a ich čistenie je pre mesto Žilina zabezpečené skupinovou kanalizáciou vyústenou do spoločnej čistiarnie odpadových vôd (SČOV) Horný Hričov.

Na území mesta je v súčasnosti kombinovaný systém kanalizácie. Pôvodná jednotná kanalizácia odvádza odpadové vody z cca 960 ha a približne od 55 tis. obyvateľov, na delenú kanalizáciu je napojených cca 18 tis. obyvateľov a väčšie priemyselné závody.

Jednotná kanalizácia odvádza odpadové vody zberačmi označenými A, B, C, D do kmeňovej stoky „A“ s profilom 1 800/2 250 vedúcej cez Strážov a Horný Hričov na ČOV.

Na verejnú kanalizáciu v prevádzke spoločnosti SEVAK nie sú ešte napojené prímestské časti Považský Chlmec, Vranie, Zástranie a Žilinská Lehota.

Elektrická energia

Zásobovanie mesta Žilina elektrickou energiou je v prevažnej miere zabezpečované prostredníctvom nadradenej transformačnej stanice 400/110kV Varín. Uvedené zariadenie, ako aj k nemu priradené rozvody, ktoré sú riešené holými vodičmi na oceleových priehradových stožiaroch patria do Slovenskej elektrizačnej prenosovej sústavy a. s. Distribúcia elektrickej energie je riešená 110 kV vedeniami a následne trafostanicami s prevodom 110/22 kV.

Spotreba el. energie v riešenom území je krytá dodávkou zo zdrojov umiestnených mimo riešené územie a zo zdrojov, ktoré sa nachádzajú v riešenom území. Tieto zariadenia pracujú do sústavy 110 - 22 kV a sú to nasledovné zdroje:

- Tepláreň Žilina výkon 49 MVA s ročnou výrobou cca 135 GWh
- VE Hričov výkon 31,5 MVA s ročnou výrobou cca 57,5 GWh
- VE Žilina výkon 62 MVA s ročnou výrobou cca 172 GWh

Územie mesta Žilina spadá do zásobovacieho uzla nadradenej transformovne 400/110 kV Varín, ktorý rieši spotrebu elektrickej energie okresov Žilina a Čadca. Zásobovanie elektrickou energiou sa realizuje z distribučných transformovní 22/0,4 kV, ktoré sú napájané z 22 kV liniek v prevedení ako kábelové, resp. vzdušné napájače.

V meste Žilina sa nachádzajú ešte výrobné Vodné Dielo Žilina a Žilinská teplárenská, ktoré prispievajú výrobou do hladiny 110 kV. Tieto výrobné sú samostatné spoločnosti, bez účasti SSE, a.s.

Zásobovanie plynom

Zásobovanie plynom na území mesta Žilina je riešené využívaním vybudovaných plynárenských zariadení plynárenskej sústavy SR.

Mesto Žilina je napojené na VTL plynovody:

- VTL "Považský plynovod" DN 300, PN 2,5 MPa v prepojení na VTL plynovod Žilina - Martin - Prievidza. Zabezpečuje dodávku plynu pre všetky urbanistické obvody okrem urbanistického obvodu č. 6 – Sever I a urbanistického obvodu č. 7 – Sever II
- VTL plynovod "Severné Slovensko" DN 500, PN 6,3 MPa vedený južne od urbanistického obvodu č. 4 – Južný obvod a v urbanistickom obvode č. 8 - Juhovýchod. Zabezpečuje dodávku plynu pre „Považský plynovod— a "Kysucký plynovod". Cez RS 34 Rosina aj pre urbanistický obvod č.8 Juhovýchod. Prepojenie RS 19 a RS 34.
- VTL "Kysucký plynovod" Varín – Čadca – Raková DN 500, 300 PN 4,0 MPa napojený cez PS Varín z VTL plynovodu "Severné Slovensko" ktorý VTL prípojkou DN 100, PN 4,0 MPa pre RS Budatín zabezpečuje dodávku plynu pre urbanistický obvod č. 6 – Sever I. (urbanistický okrsk Považský Chlmec), urbanistický obvod č. 7 – Sever II (urbanistické okrsky Budatín, Zádubnie, Zástranie) a RS Brodno, VTL prípojkou pre RS Rudina a RS Divina zabezpečuje dodávku plynu pre urbanistický obvod č. 6 – Sever I (urbanistické okrsky č. 35 a č.38, Považský Chlmec a Vranie).

Zásobovanie teplom

Zásobovanie teplom v území mesta Žilina, je riešené dvoma základnými spôsobmi:

- Sústavou centralizovaného zásobovania teplom (SCZT) s jediným zdrojom Žilinská teplárenská, a. s., Žilina, ktorá zabezpečuje 52 %, t. j. 410 MW(t) z celkového tepelného príkonu 789 MW(t) v roku 2006.
- Sústavou decentralizovaného zásobovania teplom (SDZT)
 - Blokovými zdrojmi tepla (sídľiskové kotle, napr. sídlisko Hájik).

- Lokálnymi zdrojmi tepla, ktoré zabezpečujú 48 %, t. j. 379 MW(t) z celkového tepelného príkonu mesta Žilina v roku 2006.

Občianska vybavenosť

Školstvo

Mesto Žilina má v zriaďovateľskej pôsobnosti na svojom území 17 základných škôl, z toho 6 základných škôl s materskou školou, 20 materských škôl, 3 základné umelecké školy, 1 centrum voľného času.

V meste ďalej sídlia 3 cirkevné základné školy, jedna súkromná, dve špeciálne základné školy a súkromná ZŠ s MŠ pre žiakov a deti s autizmom, cirkevné centrum voľného času a súkromná ZUŠ. Na území mesta pôsobí 8 gymnázií, z toho jedno bilingválne, 19 stredných odborných škôl, z toho jedna špeciálna. Na Žilinskej univerzite študuje na 7 fakultách okolo 12 000 študentov.

Sociálna oblasť

Mesto Žilina v súčasnosti prevádzkuje 2 detské jasle s kapacitou 105 miest.

V oblasti prípravy a výdaja stravy pre starších občanov, funguje v meste centrálna vývarovňa na sídlisku Vlčince. Denne sa tam podľa záujmu uvarí 800 – 1000 obedov. Pre seniorov mesto prevádzkuje aj 3 denné centrá – kluby, kde sa schádza pravidelne okolo 400 – 500 členov. Mesto Žilina zabezpečuje pre svojich seniorov dennú opatrovateľskú službu, prevádzkuje vlastné zariadenie pre seniorov a domov sociálnych služieb ÚSMEV na Osikovej ulici, toto zariadenie poskytuje 64 seniorom celoročné pobytové sociálne služby. Mesto sa taktiež podieľa na spolufinancovaní aktivít občianskeho združenia Náruč-pomoc deťom v kríze. V oblasti starostlivosti o rómsku komunitu mesto prevádzkuje nízkoprahové denné centrum pre deti a rodinu.

Zdravotníctvo

V oblasti zdravotníctva je najväčším zariadením v Žiline štátna Fakultná nemocnica s poliklinikou s vyše 700 lôžkami. Fakultná nemocnica poskytuje komplexnú zdravotnú starostlivosť v rámci primárnej, sekundárnej a jednodňovej ambulantnej starostlivosti pre občanov mesta a okolia. Okrem nemocnice poskytujú zdravotnú starostlivosť aj 3 neštátne polikliniky a veľké množstvo súkromných ambulancií pokrývajúcich takmer všetky lekárske odbory. V Žiline funguje letecká aj klasická záchranná služba. V meste je dostatočný počet lekární.

Kultúra

Mesto Žilina prevádzkuje činnosť Mestského divadla s činohrou s dennými predstaveniami.

Mesto má pripravený projekt rekonštrukcie budovy bývalého Rosenfeldovho paláca. Po tejto rekonštrukcii by mal byť Rosenfeldov palác v správe mestského divadla a mal by slúžiť na nový účel historickej budovy ako múzea mesta a reprezentatívnych priestorov Mesta Žilina pri prijatí významných domácich a zahraničných návštev.

Mesto Žilina vlastní niekoľko kultúrnych domov v mestských častiach.

Na území mesta Žilina sa nachádzajú kultúrne organizácie viacerých zriaďovateľov:

- Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky: Dom umenia Fatra - Štátny komorný orchester Žilina, Slovenské národné múzeum
- Žilinský samosprávny kraj: Žilinská knižnica, Regionálne osvetové stredisko v Makovického dome, Hvezdáreň v Žiline, Považská galéria umenia, Považské múzeum

v Žiline, Bábkové divadlo Žilina Mesto Žilina: Mestské divadlo Žilina, súbory Rozsutec a Fatranka

V Žiline pôsobí v kultúrnom dianí množstvo organizácií a inštitúcií. V Žiline pôsobia kultúrne telesá - Štátny komorný orchester v Žiline, Žilinský miešaný zbor a pod.

Šport

Najrozšírenejší šport v meste futbal, dosahuje tradične výborné výsledky v najvyššej mužskej futbalovej súťaži a dobre si počína aj v medzinárodných klubových pohárových súťažiach. Ďalším športom, ktorý má v Žiline veľkú tradíciu je hokej. Mestský hokejový klub je akciovou spoločnosťou, kde 100 % akcií vlastní Mesto Žilina.

Ostatné tradičné kolektívne športy, ako sú basketbal a volejbal zaznamenávajú v kategóriách dospelých po úspechoch v najvyšších súťažiach spred niekoľkých rokov určitú stagnáciu. Ďalšími športmi, ktoré majú v meste zastúpenie a jednotlivci či kolektívy v nich dosahujú úspechy sú: cyklistika, horská cyklistika, vodný zjazd, vodný slalom, plávanie, triatlon, florbal, futsal, hokejbal, džudo, karate, tenis, stolný tenis a iné. Šport na nižších výkonnostných úrovniach je zastúpený hlavne futbalom a futsalom.

Mnohé športoviská a medzi nimi aj športoviská určené pre vrcholový šport, sú využívané na rekreačné športovanie (hokejové haly, futbalové ihriská, tenisové kurty, atď.). Ďalej sú využívané školské telocvične, školské športové areály, Mestská krytá plaváreň, okolie VDŽ, lesopark, rieka Váh a vodné plochy v okolí mesta, atď.

Rekreácia a cestovný ruch

V zmysle ÚPN-VÚC Žilinského kraja je územie okresu Žilina súčasťou navrhovanej regionálnej priestorovej a funkčnej štruktúry žilinskej oblasti cestovného ruchu. Územie okresu tvoria tri rekreačné krajinné celky (RKC) a to Žilina a okolie, Varínske podolie s Vrátnou a Rajecká kotlina. Hlavným turistickým a nástupným centrom oblasti a okresu, a tiež východiskovým centrom svojho RKC, je mesto Žilina. Východiskovými centrami pre ostatné RKC sú sídla Varín a Rajec.

Podľa Rajonizácie cestovného ruchu patrí oblasť Žiliny do nasledovných oblastí a podoblastí cestovného ruchu:

- 5d Žilinská oblasť, Strážovská podoblasť, II. kategória
- 7a Malofatranská oblasť, Terchovská podoblasť, I. kategória.

Podľa návrhu priestorových jednotiek rekreácie a cestovného ruchu Zmien a doplnkov č. 3 ÚPN VÚC je Žilina nástupným centrom Severopovažského regiónu a Hornopovažského subregiónu cestovného ruchu, je nástupným centrom rekreačného územného celku okresu Žilina a východiskovým centrom rekreačného krajinného celku Žilina a okolie reprezentovaného rekreačnými priestormi, útvarmi:

- cieľové miesto cestovného ruchu Žilina (medzinárodný význam)
- prímestská rekreačná zóna Žilina (miestny význam)
- sídelné stredisko cestovného ruchu Mojš (regionálny význam)
- základňa rekreácie Stráňavy (celoštátny význam)
- sídelné stredisko cestovného ruchu Strečno (celoštátny význam)

Podľa atraktivity, vybavenosti, významu a polohy miest z hľadiska CR patrí Žilina k mestám I. kategórie s vysokou celoročnou návštevnosťou, kde je potrebné vytvoriť podmienky pre umiestnenie zariadení pobytového charakteru vyššej kategórie, s náročnou spoločensko-kultúrnou a športovou vybavenosťou.

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

Na území mesta Žilina sa nachádzajú nasledovné národné kultúrne pamiatky na ktoré sa vzťahuje ochrana podľa pamiatkového zákona, zapísané v Ústrednom zozname pamiatkového fondu Slovenskej republiky (ÚZPF SR):

1. Súsošie na stĺpe, k. ú. Bánová, ÚZPF SR: 1317/1-3,
2. Kaštieľ, k. ú. Bánová, ÚZPF SR: 1316/0,
3. Hrad s areálom, k. ú. Budatín, ÚZPF SR: 1427/1-4
Budatínsky zámok;
Hrad - veža s obytnými krídlami, ÚZPF SR: 1427/1,
Park - Budatínska záhrada, ÚZPF SR: 1427/2,
Budova hospodárska - budova s kaplnkou, ÚZPF SR: 1427/3,
Budova - solitér, ÚZPF SR: 1427/4,
4. Kaštieľ s areálom, k. ú. Bytčica, ÚZPF SR: 1329/1-4
5. Kaštieľ, k. ú. Bytčica, ÚZPF SR: 1330/0
6. Tabuľa pamätná s reliéfom, Zaymus Ronuald Čestislav, k. ú. Bytčica, ÚZPF SR: 1306/0
7. Kostol, Rímsko- katolícky sv. Imricha, k. ú. Bytčica, ÚZPF SR: 1328/0
8. Kostol drevený, Rímsko- katolícky sv. Juraja na cintoríne, k. ú. Trnové, ÚZPF SR: 1384/0
9. Colnica a kaplnka, Kráľovská colnica, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1399/1-2
10. Pomník s bustou, Hálek Ivan MUDr., k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 3302/0
11. Hrob spoločný s náhrobníkom 32 popravených 8.1.1945, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 3303/0
12. Cintorín, pomník, hroby, spoločné hroby, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 3304/0
13. Dom meštiansky, Folkmanovský dom, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1417/0
14. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10048/0
15. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10049/0
16. Dom meštiansky, perníkareň, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10050/0
17. Dom bytový, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10054/0
18. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10045/0
19. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1419/0
20. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1420/0
21. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1421/0
22. Dom bytový, banka – Prima, k. ú. Žilina, 10061/0
23. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10046/0
24. Banka, Finančný palác, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10959/0
25. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1422/0
26. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, v ÚZPF SR: 1423/0
27. Budova administratívna a pamätná tabuľa, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1437/1-2
28. Kostol a zvonica, Rímsko – katolícky sv. Trojice, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1393/1-2
29. Dom bytový, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10051/0
30. Dom meštiansky, dom Alexandra Lombardiniho, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10063/0
31. Dom meštiansky a pamätná tabuľa, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 3307/1-2
32. Dom meštiansky, Skalkov dom, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10052/0
33. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10053/0
34. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1425/0
35. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1426/0
36. Tržnica, tržnica s pasážou, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10064/0
37. Synagóga, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1398/0
38. Kláštor františkánov, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1394/1-2
39. Škola, bývalé reálne gymnázium, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1438/0
40. Budova administratívna, Živnostenský dom, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1436/0
41. Socha na stĺpe, Mariánsky stĺp, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1396/1-2
42. Radnica, Stará radnica, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10036/0

43. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10037/0
44. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10038/0
45. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10040/0
46. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10041/0
47. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1400/0
48. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1401/0
49. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1402/0
50. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1403/0
51. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1404/0
52. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1405/0
53. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1406/0
54. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1407/0
55. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1408/0
56. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1409/0
57. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1410/0
58. Dom meštiansky, budova gazdovského spolku, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1411/0
59. Kláštor jezuitov, jezuitský kláštor, k. ú. Žilina, v ÚZPF SR: 1395/1-2
60. Hostinec, hotel Panský dom, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10042/0
61. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10043/0
62. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10044/0
63. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1412/0
64. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1413/0
65. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1414/0
66. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1415/0
67. Banka, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1416/0
68. Kostol, evanjelický, a. v., k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1397/0
69. Dom meštiansky, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 10047/0
70. Divadlo, Dom umenia Fatra, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 3279/0
71. Kostol s areálom, opevnený kostol sv. Štefana, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 1428/1-8
72. Budova fary, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 11566/0
73. Palác mestský s areálom, Rosenfeldov palác, k. ú. Žilina, ÚZPF SR: 11600/1-3

Mestská pamiatková rezervácia Žilina, je zapísaná v ÚZPF v registri pamiatkových rezervácií pod č. 24.

Archeologické náleziská

Archeologické lokality:

- Neporušené mohyly, k. ú. Bánová, južne od miestnej časti, les Dúbrava - Kalinové, ÚZPF SR: 2138/0
- hradisko Veľký Straník, k. ú. Zástranie, ÚZPF SR: 2147/0
- veľké hradisko refúgium, k. ú. Závodie, ÚZPF SR: 2148/0

Archeologické náleziská evidované v CEANS:

1. Žilina – ul. Makovického – vrcholný a neskorý stredovek – kultúrna vrstva
2. Žilina – ul. Hodžova – stredovek
3. Žilina – Trnové – doba bronzová – sídlisko
4. Žilina – „Ďurčanského tehelňa“ – paleolit – nálezy
5. Žilina – Závodie – paleolit – sídlisko
6. Žilina – Chrast' – včasný stredovek – nálezy
7. Žilina – Chrast' – doba halštatská – mohylník
8. Žilina – Šefranica – včasný stredovek – sídlisko
9. Žilina – Šefranica – doba rímska – sídlisko
10. Žilina – evanjelický kostol – doba bronzová a halštatská – pohrebisko

11. Žilina – Radničná ulica – neskorý stredovek a novovek – asanovaný renesančný dom
12. Žilina – Pod Bôrikom – včasný stredovek – sídlisko
13. Žilina – Na Bráne – neskorý stredovek a novovek – osídlenie
14. Žilina – Bánova – juh – polykultúrne sídlisko
15. Žilina – Závodie – Pod vinicou – vrcholný stredovek – sídlisko
16. Žilina – Závodie – ľavý breh Rajčianky – doba halštatská – sídlisko
17. Žilina – Pod Skalkou – polykultúrne sídlisko
18. Žilina – Skalka – doba rímska – sídlisko
19. Žilina – Závodie – Školská ulica – vrcholný stredovek – sídlisko
20. Žilina – Žilinská Lehota – Laz – doba halštatská – sídlisko
21. Žilina – Bánova – Stoška – včasný stredovek – nálezy
22. Žilina – Bánova – Stráž – včasný stredovek – sídlisko
23. Žilina – Bánova – Stráž – doba rímska – nálezy
24. Žilina – Bánova – Dúbravy – doba bronzová a železná – sídlisko
25. Žilina – Bánova – Orlíky, Nad Stoškou – doba halštatská – sídlisko
26. Žilina – Bánova – Ovčiarne – pravek – sídlisko
27. Žilina – Brodno – ľavobrežná terasa – eneolit a novovek – sídlisko
28. Žilina – Brodno – úpätie Brodnianky – stredovek – sídlisko
29. Žilina – Brodno – Hradisko – stredovek – hradisko
30. Žilina – Budatín – včasný stredovek – osídlenie
31. Žilina – Budatín – Na Machove – včasný stredovek – osídlenie
32. Žilina – Bytčica – Kopanice -Zadný dielec – pravek – sídlisko
33. Žilina – Bytčica – Lipovec - Chrastie – pravek – sídlisko
34. Žilina – Mojšova Lúčka – Siakľové – doba laténska – osídlenie
35. Žilina – Považský Chlmec – doba laténska – sídlisko
36. Žilina – Považský Chlmec – doba rímska – osídlenie
37. Žilina – Považský Chlmec – včasný stredovek – osídlenie
38. Žilina – Považský Chlmec – včasný stredovek – mohylník
39. Žilina – Považský Chlmec – Zábrehy – paleolit – nálezy
40. Žilina – Považský Chlmec – Chlmecký vrch – včasný stredovek – sídlisko
41. Žilina – Považský Chlmec – západné upätie Chlmeckého vrchu – eneolit – nálezy
42. Žilina – Považský Chlmec – Zábrehy – Lazčeka – doba rímska a včasný stredovek – sídlisko
43. Žilina – Považský Chlmec – Zábrehy – eneolit a doba halštatská – nálezy
44. Žilina – Strážov – Hradisko – včasný stredovek – hradisko
45. Žilina – Strážov – Bukovina – stredovek – sídlisko
46. Žilina – Strážov – Huboče - „Pod Háj“ – doba halštatská – nálezy
47. Žilina – Strážov – Huboče - „Pod Háj“ – doba laténska – nálezy
48. Žilina – Strážov – národná škola – doba rímska – nálezy
49. Žilina – Strážov – Tomanová – doba rímska – nálezy
50. Žilina – Strážov – Závrštie – doba rímska – nálezy
51. Žilina – Vranie – doba rímska – nálezy
52. Žilina – Vranie – Rochovica – doba rímska – opevnenie
53. Žilina – Vranie – U maliara – doba rímska – sídlisko
54. Žilina – Závodie – Bohdalky – doba halštatská – osídlenie
55. Žilina – Závodie – Pod Stoškou – včasný stredovek – nálezy

Paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Na území mesta Žilina nie sú evidované žiadne paleontologické náleziská.

Ako významnú geologickú lokalitu na území mesta evidujeme lokalitu Kysucká brána - významný geologický profil, ktorý vznikol zarezávaním rieky Kysuce do súvrstiev bradlového pásma, vedecký význam profilu ako typického územia pre poznanie bradlového pásma

Západných Karpát. Lokalita je chránená i ako chránené územie - kategória prírodná pamiatka.

2. INFORMÁCIA VO VZŤAHU K ENVIRONMENTÁLNE OBZVLÁŠŤ DÔLEŽITÝM OBLASTIAM, AKÝMI SÚ NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU, SÚVISLÁ EURÓPSKA SÚSTAVA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000), CHRÁNENÉ VODOHOSPODÁRSKE OBLASTI A POD.

Chránené územia

Národná sústava chránených území

Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení legislatívnou formou zabezpečuje zachovanie rozmanitosti podmienok a foriem života na zemi, vytvorenie podmienok na trvalé udržanie, obnovovanie a racionálne využívanie prírodných zdrojov, záchranu prírodného dedičstva, charakteristického vzhľadu krajiny a udržanie ekologickej stability. Vymedzuje územnú a druhovú ochranu a ochranu drevín v legislatívne vymedzenom území v druhom až piatom stupni ochrany.

V zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny sa v širšom riešenom území z veľkoplošných chránených území nachádza NP Malá Fatra a CHKO Strážovské vrchy.

Tab. č. 15 Veľkoplošné chránené územia v širšom okolí mesta Žilina

Kategória	Názov	Výmera (v ha)	Výmera ochranného pásma (v ha)	Rok vyhlásenia, aktualizácie
Národný park	Malá Fatra	22 630,0000	23 262,0000	1967 ako CHKO, 1988
Chránená krajinná oblasť	Strážovské vrchy	30 979,0000		1989

Zdroj: www.soprs.sk

Z maloplošných chránených území na územie mesta Žilina zasahujú PR Rochovica, PR Brodnianka a PP Kysucká Brána.

Tab. č. 16 Chránené územia na území mesta Žilina

Názov chrán. územia	Kategória/ stup. ochrany	Výmera (v ha)	Katastrálne územie	Charakteristika
Brodnianka	PR/5	22,42 (celková 25,94), OP 26,34 (celková 33,3)	Brodno a Snežnica (okr. Kysucké Nové Mesto)	Územie tvoria svetlé a tmavé vápence, miestami vápnité bridlice. Z porastov tu prevládajú bučiny, na S svahoch s výskytom smrek a jedle, na sutinách s javormi, brestom horským a jaseňom. Na J expozíciach. sa vyskytuje hrab s ojedinelým dubom zimným.
Rochovica	PR/5	20,46 (celková 32,23) OP 3,20	Vranie a Rudinka (okr. Kysucké Nové Mesto)	Pravidelné vápencové útesy strmo vystupujúce z okolia flyš. pahorkatiny. Vzácné teplomilné druhy, ktoré tu dosahujú jedno z najsevernejších rozšírení v SR.
Kysucká brána	P5/5	cca 0,1 (celková 0,612)	Žilina a Rudinka (okr. Kysucké Nové Mesto)	Ochrana významného geologického profilu, ktorý vznikol zarezávaním rieky Kysuce do súvrstiev bradlového pásma. Dôvodom ochrany je vedecký význam profilu ako typického územia pre poznanie bradlového pásma Západných Karpát.

Zdroj: www.soprs.sk

Sústava chránených území NATURA 2000

Sústavu Natura 2000 tvoria 2 typy území:

- osobitne chránené územia (Special Protection Areas, SPA) - vyhlasované na základe smernice o vtákoch - v národnej legislatíve: chránené vtáčie územia;
- osobitné územia ochrany (Special Areas of Conservation, SAC) - vyhlasované na základe smernice o biotopoch - v národnej legislatíve: územia európskeho významu - pred vyhlásením, po vyhlásení je územie zaradené v príslušnej národnej kategórii chránených území.

Chránené vtáčie územia

Chránené vtáčie územia sú biotopy druhov vtákov európskeho významu a biotopy sťahovavých druhov vtákov, najmä v oblasti ich hniezdenia, preperovania, zimovania ako aj miesta ich odpočinku na ich magračných trasách. Národný zoznam navrhovaných vtáčích území (CHVÚ) bol vyhlásený na základe implementácie Smernice č. 79/409/EHS o ochrane voľne žijúcich vtákov.

Tab. č. 17 Prehľad chránených vtáčích území v okolí mesta Žilina

Kód lokality	Názov CHÚ	Celková výmera (ha)	Útvar ŠOP SR	Lokalizácia chráneného územia	
				Okres	Zasiahnuté ktastrálne územie v ŽSK
<u>SKCHVU013</u>	Malá Fatra	71 481	NP Malá Fatra	Čadca, Dolný Kubín, Martin, Námestovo, Ružomberok, Žilina	Riečnica, Zázrivá, Oravský Podzámok, Mokradská Hoľa, Kubínska Hoľa, Veličná, Kňažia, Záskanie pri Dolnom Kubíne, Veľký Bysterec, Revišné, Beňova Lehota, Párnica, Istebné, Kraľovany, Žaškov, Šútovo, Turany, Sučany, Lipovec, Turčianske Kľačany, Vrútky, Priekopa, Záturčie, Martin, Bystrica, Trebstovo, Trnovo, Valča, Turčiansky Peter, Lazany, Slovany, Kláštor pod Znievom, Vrúcko, Oravská Lesná, Lomná, Hruštín, Kľačno, Stankovany, Horná Tižina, Terchová, Belá, Varín, Krasňany, Dolná Tižina, Strečno, Stráňavy, Nezbudská Lúčka, Višňové, Turie, Poluvsie nad Rajčankou, Stránske, Kunerad, Kamenná Poruba, Ďurčiná, Rajec, Rajecká Lesná, Fačkov
<u>SKCHVU028</u>	Strážovské vrchy	59 586	Žilinský Trenčiansky	Bytča, Žilina, Bánovce nad Babravou, Ilava, Považská Bystrica, Prievidza, Púchov, Trenčín	Hričovské Podhradie, Paština Závada, Peklina, Lietava, Podhorie, Babkov, Lietavská Svinná, Zbyňov, Jasenové, Malá Čierna, Veľká Čierna, Fačkov, Čičmany, Predmier, Hlboké nad Váhom, Hrabové, Jablonové pod Súľovom, Maršová, Súľov-Hradná

Zdroj: www.sopsr.sk

Do územia mesta Žilina nezasahuje žiadne z vyššie uvedených CHVÚ.

Územia európskeho významu

Územia európskeho významu sú na Slovensku tvorené územiami, na ktorých sa nachádzajú biotopy alebo druhy európskeho významu na ochranu ktorých sa vyhlasujú chránené územia. Boli vytypované v rámci implementácie smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov,

voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín. Národný zoznam území európskeho významu bol schválený uznesením vlády č. 239/2004 SR a zverejnený vo Výnose MŽP SR č.3/2004.1. V októbri 2011 bol uznesením vlády SR č. 577/2011 národný zoznam rozšírený o uvedených 97 lokalít. Významná časť území európskeho významu je už v súčasnosti chránená v rámci národnej sústavy chránených území.

Tab. č. 18 Prehľad území európskeho významu v okolí mesta Žilina

Identifikačný kód	Názov chráneného územia	Správa CHÚ	Celková výmera (ha)	Lokalizácia chránených území v rámci ŽSK	
				Okres	Dotknuté katastrálne územie
SKUEV 0256	Strážovské vrchy	CHKO Strážovské vrchy	29972,99	Bytča, Žilina	Hlboké nad Váhom, Hrabovce, Jablonovce, Maršová, Predmier, Súľov-Hradná, Babkov, Čičmany, Fačkov, Lietava, Hričovské Podhradie,
<u>SKUEV0252</u>	Malá Fatra	NP Malá Fatra	22253,17	Dolný Kubín, Žilina, Martin	Belá, Dolná Tižina, Krasňany, Istebné, Kraľovany, Lipovec, Nezbedská Lúčka, Párnica, Sučany, Šútovo, Terchová, Turany, Turčianske Kľačany, Varín, Veličná, Zázrivá
<u>SKUEV0665</u>	Strečnianske meandre Váhu	NP Malá Fatra	67,7	Martin, Žilina	Lipovec, Strečno, Nezbedská Lúčka, Vrútky
<u>SKUEV0221</u>	Varínka	NP Malá Fatra	118,69	Žilina	Belá, Dolná Tižina, Krasňany, Lysica, Stráža, Terchová, Varín
<u>SKUEV0667</u>	Slnečné skaly	NP Malá Fatra	88,14	Žilina	Porúbka, Poluvsie

Zdroj: www.soprs.sk

Územie mesta Žilina nezasahuje do žiadneho z vyššie uvedených ÚEV.

Chránené stromy

Všeobecne záväzná vyhláška OÚŽP Žilina č. 2/1995 z 22. 12. 1995, ktorou sa vyhlasuje zoznam chránených stromov v okrese Žilina, uverejnená vo Vestníku MŽP SR, ročník V, 1997, čiastka 1 na území intravilánu mesta Žilina vyhlasuje nasledujúce chránené stromy:

Tab. č. 19 Zoznam chránených stromov v k.ú. Žilina

Názov	Druh dreviny	Počet
Javor Žiline (Orolská ul.)	Javor cukrový	1
Ľaliovník v Žiline (Kysucká cesta)	Ľaliovník tulipánokvetý	1
Lipy v Žiline (križovatka estakády pri Váhu)	Lipa malolistá	2
Lipová alej v Žiline – Bytčici	Lipa malolistá	6
Lipy v Žiline – Žilinskej Lehoty, cintorín	Lipa malolistá	2

Zdroj: ObÚŽP Žilina

Vodohospodársky chránené územia

Na území ŽSK sa nachádza viacero území, ktoré z dôvodu významnej prirodzenej akumulácie vôd boli vyhlásené za *chránenú vodohospodársku oblasť (CHVO)* (§ 31 zákona č. 364/2004 Z. z. v platnom znení – vodný zákon).

Do severnej časti územia mesta Žilina zasahuje okrajová časť chránenej vodohospodárskej oblasti Beskydy a Javorníky. V širšom okolí sa nachádza ešte CHVO Strážovské vrchy.

Územný systém ekologickej stability

Pre územie mesta Žilina je platný Regionálny územný systém ekologickej stability (RÚSES) okresu Žilina, Aktualizácia prvkov regionálneho územného systému ekologickej stability okresu Bytča, Žilina a Kysucké Nové Mesto a Regionálny územný systém ekologickej stability Žilinského kraja (ÚPN VÚC Žilinského kraja). Mesto Žilina má spracovaný Miestny územný systém ekologickej stability (Húsenicová, J. a kol., 1999, ÚPN mesta Žilina 2011).

V širšom i vlastnom riešenom území sa nachádzajú nasledovné prvky kostry územného systému ekologickej stability vymedzené vyššie uvedenými materiálmi ÚSES:

Biocentrá

Nadregionálne biocentrá (NRBc)

- L'adonhora - Brodnianka

Regionálne biocentrá (RBc)

- Hýrovská slatina

Miestne biocentrá (MBc) - navrhované

- Dúbrava, Trnové -Mojšová Lúčka
- Svrčiník - Trnové
- Dubeň - Žilina
- Chlmecký vrch - Žilina
- Hričovská mokraď - Považský Chlmec
- Vrchhora – Považský Chlmec
- Kopanice-Brodenec - Brodno
- Kopec - Zástranie
- Straník – Zástranie
- Veľké hradisko - Strážov
- Budatínsky park - Budatín
- Nábřežie Váhu, ústie Rajčianky
- Nový mestský cintorín
- Sad SNP
- Park na studničkách
- Park Rosinky
- Rosinky- svah
- Starý mestský cintorín
- Sad mieru, Žilina
- Bôrik cintorín a hvezdáreň
- Lesopark Chrást'
- Brezová, Bytčica
- Park pri kaštieli - Bytčica
- Zadný dielec Bytčica
- Uhliská – Malchovica, Žilina - Bánová
- Bryndzová jama - Háj, Bánová
- Svah pod Hájikon - Závodie
- Sihot' – pod Dubňom

Biokoridory*Nadregionálne biokoridory (NRBk)*

- Rieka Váh
- Rieka Kysuca
- Prepojenie Súľovské skaly – Ľadonhora

Regionálne biokoridory (RBk)

- Vodný tok a niva Rajčianky

Miestne biokoridory navrhované (MBk-N)

- Prepojenie Svrčiník-Hýrovská slatina Váh
- Potok Trnovka
- Potok Rosinka
- Svahy pod Vlčincami a Nemocnicou
- Hlboká cesta
- Sad mieru - Vojenský cintorín - Chrast'
- Potok Všivák
- Všivák - Svah za Solinkami - Chrast'
- Bitarovský potok
- Uhliská – Malchovica - Bryndzová jama
- Bryndzová jama - Svah pod Hájikom Závodie
- Potok v údolí pod svahom sídliska Hájik
- Zaháj pod Hradiskom - Hradisko
- Potok v Závodí
- Dubeň - Kosová
- Potok Liešovský cez Zádubnie
- Potok Brodnianka s prítokami
- Potok cez Vranie
- Kosové - Zástranie – Kopec
- Dubeň - Straník

Genofondové lokality (GL)

- Rochovica
- Brodnianka
- Kysuca
- Chlmecké skalky
- Chlmecký vršok
- Dubeň
- Straník
- Hradisko1
- Hradisko 2
- Hýrovská slatina

3. CHARAKTERISTIKA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA V OBLASTIACH, KTORÉ BUDÚ VÝZNAMNE OVPLYVNENÉ

Realizáciou strategického dokumentu bude ovplyvnené celé územia mesta Žilina a všetky zložky a faktory životného prostredia, vrátane zdravia i jeho hodnotené bližšie i vzdialené okolie.

Environmentálna regionalizácia

Environmentálna regionalizácia Slovenska predstavuje prierezový zdroj informácií o stave životného prostredia v SR a jeho regiónoch určený pre odborníkov i širokú verejnosť.

Stav životného prostredia v rôznych častiach územia SR je diferencovaný. Regióny SR vykazujú rôzny stav zaťaženia jednotlivých zložiek životného prostredia a v rôznej miere sa v nich uplatňujú rizikové faktory. Tieto vplyvy, záťaže, či riziká majú (popri rôznorodosti prírodných pomerov) predovšetkým antropogénny charakter.

V procese environmentálnej regionalizácie sa podľa zvolených kritérií (súboru vybraných environmentálnych charakteristík/ukazovateľov) a postupov, hodnotiacich životné prostredie a vplyvy naň, vyčleňujú regióny (územné/priestorové jednotky) s určitou kvalitou alebo ohrozenosťou životného prostredia.

Úroveň kvality životného prostredia sa charakterizuje v 5 stupňoch:

1. stupeň - prostredie vysokej kvality
2. stupeň - prostredie vyhovujúce
3. stupeň - prostredie mierne narušené
4. stupeň - prostredie narušené
5. stupeň - prostredie silne narušené

1. stupeň predstavuje stav životného prostredia najmenej ovplyvnený činnosťou človeka, najbližší k stavu ekologickej rovnováhy, k prírodnému prostrediu. 5. stupeň predstavuje stav ŽP extrémne atakovaného činnosťou človeka, s najvyšším podielom environmentálnych záťaží. 3. stupeň predstavuje stredný stav negatívneho ovplyvnenia ŽP v území a 2. a 4. stupeň treba chápať ako prechodové hodnoty medzi krajnými stavmi a identifikovaným stredom.

Za ohrozené oblasti územia SR z hľadiska ŽP podľa environmentálnej regionalizácie označujeme tie územia, na ktoré sa viaže súčasne 4. a 5. stupeň kvality životného prostredia.

Podľa environmentálnej regionalizácia Slovenska (Správa o stave životného prostredia SR v roku 2013) tvoria prevažnú časť rozlohy Žilinského kraja regióny s nenarušeným prostredím.

Na území Žilinského kraja bola v zložitých geomorfologických podmienkach severného Slovenska vymedzená Hornopovažská zaťažená oblasť zahrňujúca 4 subregióny v Liptovskej, Turčianskej, Oravskej a Žilinskej kotline. V Žilinskej kotline zaberá aglomeráciu Žiliny a v Liptovskej kotline Ružomberok.

Mesto Žilina je v zmysle vyššie uvedenej environmentálnej regionalizácia Slovenska zaradené na základe environmentálnej kvality prostredia zaradené do Hornopovažskej ohrozenej oblasti, do regiónu s mierne narušeným prostredím - okrsk 11 Podjavornický s narušeným prostredím, v rámci ktorého je vymedzený okrsk 11c so značne narušeným prostredím (aglomerácia mesta Žilina).

Stav znečistenia horninového prostredia

Na území mesta Žilina sú v rámci registra environmentálnych záťaží SR evidované nasledujúce environmentálne záťaže:

Názov EZ	Register	Identifikátor
ZA (018) / Žilina - areál ZVL	Register A	SK/EZ/ZA/1067
ZA (019) / Žilina - neriadená skládka TKO Považ. Chlmec	Register A	SK/EZ/ZA/1068

ZA (020) / Žilina - skládka odpadov Považský Chlmec	Register B	SK/EZ/ZA/1069
ZA (021) / Žilina - východné priemyselné pásmo	Register B	SK/EZ/ZA/1070
ZA (002) / Žilina - ČS PHM - Montáža	Register C	SK/EZ/ZA/1618
ZA (1840) / Žilina - Trnové - odkalisko popolčeka	Register A	SK/EZ/ZA/1840
ZA (1840) / Žilina - Trnové - odkalisko popolčeka	Register C	SK/EZ/ZA/1840
ZA (1882) / Žilina - Rušňové depo, Cargo a.s.	Register A	SK/EZ/ZA/1882

Popis registrov:

A: Pravdepodobná environmentálna záťaž

B: Environmentálna záťaž

C: Sanovaná, rekultivovaná lokalita

D: Environmentálna záťaž vyradená z registrov

Ovzdušie

Emisie

Územie Žiliny patrí podľa klimatickej charakteristiky do mierne teplej oblasti. V oblasti kotliny je po celý rok zvýšená relatívna vlhkosť vzduchu s najväčším počtom dní v roku s hmlou. Charakteristická je tu slabá veternosť s výskytom 60 % dní bezvetria. Z hľadiska potenciálneho znečistenia ovzdušia sú veterné pomery v Žilinskej kotline veľmi nepriaznivé, nepriaznivo ovplyvňujú kvalitu ovzdušia aj dlhotrvajúce zimné inverzie.

Kvalita ovzdušia v oblasti záujmového územia je ovplyvňovaná existujúcimi malými, strednými a veľkými zdrojmi znečistenia nachádzajúcimi sa priamo v mestskej aglomerácii mesta Žilina. Kvalitu ovzdušia na území mesta Žilina okrem vlastných zdrojov znečistenia ovzdušia negatívne ovplyvňuje vzhľadom k blízkosti hraníc s ČR a PR ešte stále aj diaľkový prenos emisií z priemyselných aglomerácií na Ostravsku a v Hornom Sliezsku. Okrem toho sa na stave kvality ovzdušia podieľa automobilová doprava. Potvrdzujú to aj výsledky projektu AIR PROGRES CZECHO-SLOVAKIA, ktorý určil automobilovú dopravu a individuálne vykurovanie v Žilinskom kraji ako významný zdroj lokálneho znečistenia ovzdušia, pričom znečistenie z priemyselných zdrojov už nie je také výrazné.

Tab. č. 20 Množstvo emisií a merné územné emisie vybraných znečisťujúcich látok zo stacionárnych zdrojov v Žilinskom okrese (2006 – 2013)

Znečisťujúca látka	Emisie (t/rok)				Merné územné emisie (t/rok.km ²)			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
TZL	963	947	966	939	1,18	1,16	1,19	1,15
SO ₂	1 652	1 405	1 401	1 494	2,03	1,72	1,72	1,83
NO _x	907	918	860	863	1,11	1,13	1,06	1,06
CO	3 206	4 223	3 084	2 895	3,93	5,18	3,78	3,55
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
TZL	882	944	961	1 001	1,08	1,16	1,18	1,23
SO ₂	1 039	715	601	525	1,27	0,88	0,74	0,64
NO _x	842	857	802	819	1,03	1,05	0,98	1,01
CO	2 829	2 788	1 307	2 863	3,47	3,42	1,60	3,51

Zdroj: SHMÚ

V okrese Žilina bolo v roku 2010 evidovaných 16 veľkých zdrojov znečisťovania ovzdušia, stredných zdrojov znečisťovania ovzdušia bolo 307. K najvýznamnejším znečisťovateľom ovzdušia na území okresu v roku 2013 patrili DOLVAP, s.r.o. Varín (úprava vápenca), Žilinská teplárenská, a.s., DOLKAM Šuja, a.s., KIA MOTORS SLOVAKIA, s.r.o. SEVAK – SČOV Horný Hričov, CELL Lietavská Lúčka (výroba mletých vápencov), Dolkam

Šuja (výroba drveného dolomitu) a iné.

Imisie

Územie Žilinskej kotliny má podľa údajov SHMÚ nevhodné podmienky pre rozptyl emisií. Spôsobené je to veľkou početnosťou stavov bezvetria a malých rýchlostí vetra (do 2 m/s). Celková ventilovanosť posudzovaného územia je podľa SHMÚ slabá. K slabej ventilácii pristupujú ešte časté inverzie (večer a v noci a obzvlášť v jeseni a v zime), ktoré minimalizujú rozptyl znečisťujúcich látok vo vyšších vrstvách atmosféry. Z toho dôvodu sa tieto látky v období inverzných stavov koncentrujú v prízemnej vrstve atmosféry.

Územie Žilinského kraja je v zmysle vyhlášky MPŽPRR SR č. 360/2010 Z. z. o kvalite ovzdušia, príl. č. 17 Zoznam aglomerácií a zón zaradené do zoznamu aglomerácií a zón pre účely hodnotenia kvality ovzdušia a to do zóny pre oxid siričitý, oxid dusičitý a oxidy dusíka, častice PM₁₀, častice PM_{2,5}, benzén a oxid uhoľnatý.

Najväčší problém kvality ovzdušia na Slovensku, rovnako ako vo väčšine európskych krajín, predstavuje znečistenie ovzdušia prachovými časticami – PM. Územie mesta Žilina je v zmysle § 9 zákona č. 478/2002 Z. z. o ochrane ovzdušia v znení neskorších predpisov je zaradené medzi oblasti riadenia kvality ovzdušia pre znečisťujúcu látku tuhé častice PM₁₀.

V rámci územia Žilinského kraja tvoria Národnú monitorovaciu sieť kvality ovzdušia SHMÚ tri monitorovacie stanice, ktoré realizujú kontinuálne analýzy základných polutantov, z toho jedna sa nachádza priamo na území mesta Žilina (Žilina – Obežná). Imisné limity podľa Smerníc 1999/30/EC a 2000/69/EC sú uvedené v tabuľke.

V nasledujúcej tabuľke sa nachádza vyhodnotenie znečistenia ovzdušia zóny Žilinského kraja podľa limitných hodnôt za rok 2013, pričom bol prekročený imisný limit PM₁₀ častíc na sledovanej stanici na území mesta Žiliny.

Tab. č. 21 Zóna Žilinský kraj - vyhodnotenie znečistenia ovzdušia podľa limitných hodnôt na ochranu ľudského zdravia (rok 2013)

AGLOMERÁCIA Zóna		Ochrana zdravia										VP 2)	
	Znečisťujúca látka	SO2		NO2		PM10		PM2	CO	Benz	SO	NO	
	Doba Spriemerovania	1 hod	24 hod	1 hod	1 rok	24 hod	1 rok	1 rok	8 hod ¹⁾	1 rok	3 hod po	3 hod po	
	Limitná hodnota [µg.m ⁻³] (počet prekročení)	350 (24)	125 (3)	200 (18)	40	50 (35)	40	25	10000	5	500	400	
Žilinský kraj	Martin, Jesenského			0	38	23	28	17	a 1958	a 0,5		0	
	Ružomberok, Riadok	a 0	a 0			47	35	b 21			0		
	Žilina, Obežná			b 0	b 17	b 55	b 36	25				0	

Zdroj: SHMÚ

1) maximálna osemhodinová koncentrácia

2) limitné hodnoty pre výstražné prahy

3) stanice indikujú regionálnu požadovú úroveň

Znečisťujúce látky, ktoré prekročili limitnú hodnotu sú zvýraznené hrubým písmom

Označenie výťažnosti: > 90 %, ^a 75 – 90 %, ^b 50 – 75 %, ^c < 50 % platných meraní

Vody

Stupeň znečistenia povrchových vôd

V súčasnosti sa SR nachádza v štádiu zmien v hodnotení stavu povrchových vôd podľa požiadaviek Rámcovej smernice o vode 2000/60/ES. V minulosti sa ako primárny nástroj

pre hodnotenie kvality vôd používala STN 75 7221 „Kvalita vody. Klasifikácia kvality povrchových vôd,“ ktorá bola Slovenským ústavom technickej normalizácie dňom 01. 03. 2007 zrušená. V tomto prechodnom období bolo hodnotenie uskutočnené podľa NV SR č. 296/2005 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na kvalitu a kvalitatívne ciele povrchových vôd a limitné hodnoty ukazovateľov znečistenia odpadových a osobitných vôd, v ktorom je stanovené, že na hodnotenie kvality povrchových vôd sa používajú postupy podľa STN 75 7220 a STN 75 7221. Podľa STN 75 7221 vypočítaná charakteristická hodnota za dvojročie 2007 a 2008 bola porovnávaná s limitmi pre jednotlivé ukazovatele a jednotlivé triedy kvality podľa uvedenej normy (triedy I. - V.) a zároveň bola tá istá vypočítaná charakteristická hodnota porovnávaná s limitnými hodnotami podľa NV SR č. 296/2005 Z. z.

Z hľadiska znečistenia povrchových vôd je situácia na území mesta Žilina a v jej okolí z pohľadu sledovaných profilov a z pohľadu na sledovanom profile hodnotených prekročených ukazovateľov nasledujúca:

Tab. č. 22 Kvalita povrchových vôd tokov riešeného územia - prekročenie limitných hodnôt podľa NV SR 296/2005 (N – prekročenie)

Miesto odberu:	VÁH - BUDATÍN		Hydrol. poradie:	4-21-07-001	Q(355):	30,290						
NEC:	V179510D		Druh miesta:	Prevádzkový	Q(270):	46,575						
Riečny kilometer:	253,70		Tok:	01730 Váh	Q(A):	91,500						
			Čiastkové povodie:	Váh	Q(1):	645,000						
Názov ukazovateľa	Jednotka	Priemerné hodnoty		Počet meraní	Štatistické hodnoty za hodnotené obdobie 2007-2008					Trieda kvality podľa STN 75 7221	Hodnota podľa NV SR 296/2005	Hodnotenie podľa NV SR 296/2005
		2008	2007		minimum	maximum	priemer	medián	char.hodn.			
Rozpustený kyslík	mg/l	10,43	--	12	7	13,5	10,43	10,7	7,93	I	5	A
Biochemická spotreba kyslíka	mg/l	3,02	--	12	1,8	4,5	3,02	3,1	3,97	II		
Chemická spotreba kyslíka Cr	mg/l	9,58	--	12	5	14	9,58	10	12,67	I	35	A
Bioch.spot.kysl.s potl.nitrif.	mg/l	2,8	--	12	1,6	4,2	2,8	2,9	3,73	II	7	A
Reakcia vody		8,16	--	12	7,89	8,34	8,16	8,16	8,3	II	6-8,5	A
									7,99		6-8,5	A
Teplota vody	°C	10,06	--	12	3	18,7	10,06	10,6	17,8	I	26	A
Merná vodivosť	mS/m	34,683	--	12	30,7	38,3	34,683	35,05	36,8	I		
Vápnik	mg/l	43,25	--	12	38,4	50,8	43,25	42,15	48,13	I	200	A
Horčík	mg/l	9,8	--	12	8,4	11,1	9,8	9,85	10,63	I	100	A
Chloridy	mg/l	7,33	--	12	5,7	8,5	7,33	7,8	8,5	I	200	A
Sírany	mg/l	28,94	--	12	19,4	40,8	28,94	28,4	36,33	I	250	A
Amoniakálny dusík	mg/l	0,105	--	12	0,047	0,234	0,105	0,094	0,172	I	1	A
Dusičnanový dusík	mg/l	0,969	--	12	0,113	1,456	0,969	1,061	1,339	II	5	A
Celkový dusík	mg/l	1,95	--	12	1,4	2,5	1,95	2	2,3	II	9	A
Fosforečnanový fosfor	mg/l	0,031	--	12	0,0196	0,0685	0,031	0,0261	0,0522	II		
Celkový fosfor	mg/l	0,05	--	12	0,03	0,11	0,05	0,04	0,0867	I	0,4	A
Nasýtenie kyslíkom	%	91,25	--	12	68	109	91,25	94	75,33			
Nerozpustené látky 105°C	mg/l	8	--	12	5	20	8	7	14			
Dusitanový dusík	mg/l	0,0168	--	12	0,0111	0,0255	0,0168	0,0156	0,0242		0,02	N
(Ca + Mg)	mmol/l	1,48	--	12	1,3	1,72	1,48	1,46	1,63			
Amoniakálne ióny	mg/l	0,135	--	12	0,06	0,3	0,135	0,12	0,22			
Dusitanové ióny	mg/l	0,0559	--	12	0,037	0,085	0,0559	0,052	0,0807			

Miesto odberu:	VÁH - BUDATÍN			Hydrol. poradie:	4-21-07-001	Q(355):	30,290					
NEC:	V179510D			Druh miesta:	Prevádzkový	Q(270):	46,575					
Riečny kilometer:	253,70			Tok:	01730 Váh	Q(A):	91,500					
				Čiastkové povodie:	Váh	Q(1):	645,000					
Názov ukazovateľa	Jednotka	Priemerné hodnoty		Počet meraní	Štatistické hodnoty za hodnotené obdobie 2007-2008					Trieda kvality podľa STN 75 7221	Hodnota podľa NV SR 296/2005	Hodnotenie podľa NV SR 296/2005
		2008	2007		minimum	maximum	priemer	medián	char.hodn.			
Dusičnanové ióny	mg/l	4,21	--	12	0,49	6,33	4,21	4,62	5,82			
P celk. rozpust. po filtrácii	mg/l	0,0342	--	12	0,02	0,08	0,0342	0,03	0,06			
Fosforečnany	mg/l	0,095	--	12	0,06	0,21	0,095	0,08	0,16			
Alkalita celková	mmol/l	2,783	--	12	2,38	3,96	2,783	2,66	3,34			
Acidita celková	mmol/l	0,033	--	12	0,03	0,04	0,033	0,03	0,04			

Miesto odberu:	VÁH - POD VN HRIČOV			Hydrol.poradie:	4-21-07-004	Q(355):	28,500					
NEC:	V201010D			Druh miesta:	Základný	Q(270):	50,900					
Riečny kilometer:	247,00			Tok:	01730 Váh	Q(A):	121,200					
				Čiastkové povodie:	Váh	Q(1):	835,000					
Názov ukazovateľa	Jednotka	Priemerné hodnoty		Počet meraní	Štatistické hodnoty za hodnotené obdobie 2007-2008					Trieda kvality podľa STN 75 7221	Hodnota podľa NV SR 296/2005	Hodnotenie podľa NV SR 296/2005
		2008	2007		minimum	maximum	priemer	medián	char.hodn.			
Rozpustený kyslík	mg/l	10,2	10,56	24	7	16	10,38	10,35	7,27	I	5	A
Biochemická spotreba kyslíka	mg/l	3,33	--	12	1,8	4,8	3,33	3,35	4,37	II		
Chemická spotreba kyslíka Mn	mg/l	--	4,2	9	2,5	5,5	4,2	4,3	5,5	II	15	A
Chemická spotreba kyslíka Cr	mg/l	9,33	10,67	24	5	18	10	9	16,26	II	35	A
Bioch.spot.kysl.s potl.nitrif.	mg/l	3,02	3,17	24	1,2	5	3,09	3,2	4,6	II	7	A
Reakcia vody		8,14	8,21	24	8,02	8,5	8,18	8,16	8,36	II	6-8,5	A
									8,05		6-8,5	A
Teplota vody	°C	10,68	12,04	24	2,4	22	11,36	11,4	19,48	I	26	A
Rozpustené látky	mg/l	206	200	19	148	250	203	198	237	I	1000	A
Merná vodivosť	mS/m	34,017	32,492	24	27,4	38,8	33,254	33,6	35,7	I		
Celkové železo	mg/l	--	0,22	4	0,03	0,44	0,22	0,205	0,44	I	2	A
Celkový mangán	mg/l	--	0,045	4	0,01	0,08	0,045	0,045	0,08	II	0,3	A
Vápnik	mg/l	43,32	41,46	21	35,1	49,9	42,52	41,4	48,7	I	200	A
Horčík	mg/l	9,41	8,79	21	7,1	10,5	9,14	9,2	10,27	I	100	A
Chloridy	mg/l	7,39	7,22	24	4,3	9,9	7,3	7,1	9,38	I	200	A
Sírany	mg/l	25,48	29,17	24	0	42	27,32	27,7	37,97	I	250	A
Amoniakálny dusík	mg/l	0,135	0,116	24	0,04	0,26	0,125	0,117	0,187	I	1	A
Dusičnanový dusík	mg/l	1,099	1,306	24	0,299	1,71	1,203	1,266	1,593	II	5	A
Celkový dusík	mg/l	2,075	2,236	23	1,4	2,5	2,152	2,2	2,5	II	9	A
Fosforečnanový fosfor	mg/l	0,0277	0,0219	23	0,0098	0,0489	0,025	0,0196	0,0424	I		
Celkový fosfor	mg/l	0,0433	0,0373	23	0,02	0,08	0,0404	0,04	0,07	I	0,4	A
Sapróbny index biosestónu		1,918	1,911	19	1,59	2,4	1,914	1,88	2,253	III	2,4	A
Koliformné baktérie	KTJ/ml	19	31	19	9	120	26	17	69	III	100	A

Miesto odberu:	VÁH - POD VN HRIČOV	Hydrologické										
NEC:	V201010D	poradie: 4-21-07-004 Q(355): 28,500										
Riečny kilometer:	247,00	Druh miesta: Základný Q(270): 50,900										
		Tok: 01730 Váh Q(A): 121,200										
		Čiastkové povodie: Váh Q(1): 835,000										
Názov ukazovateľa	Jednotka	Priemerné hodnoty		Počet meraní	Štatistické hodnoty za hodnotené obdobie 2007-2008					Trieda kvality podľa STN 75 7221	Hodnota podľa NV SR 296/2005	Hodnotenie podľa NV SR 296/2005
		2008	2007		minimum	maximum	priemer	medián	char.hodn.			
Pb rozpustené po filtrácii	µg/l	1,5	1,5	22	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5			
Ni rozpustený po filtrácii	µg/l	3,7	3,7	22	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7			
Abiosestón (kvant.)	%	20	22	19	8	30	21	20	28			
Bisfenol A	µg/l	0,108	0,085	24	0,01	0,19	0,096	0,1	0,1			
4-terc-oktylfenol	µg/l	0,05	0,05	23	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05			
4-metyl-2,6-terc-butylfenol	µg/l	0,2	0,257	23	0,05	0,76	0,227	0,2	0,51			
4-oktylfenol etoxylát	µg/l	0,1	0,107	22	0,06	0,21	0,103	0,1	0,137			
4-nonylfenol etoxylát	µg/l	0,105	0,108	22	0,05	0,18	0,106	0,1	0,163			
4-nonylfenol	µg/l	0,1	0,104	23	0,05	0,21	0,102	0,1	0,137			
Toluén	µg/l	0,3	0,3	23	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3		50	A
o-xylén	µg/l	0,4	0,4	23	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4			
Etylbenzén	µg/l	0,4	0,6	22	0,4	1	0,5	0,4	1			
1,3-Dichlórbenzén	µg/l	0,2	0,2	24	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2		1	A
1,4-Dichlórbenzén	µg/l	0,2	0,2	24	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2		1	A
1,2-Dichlórbenzén	µg/l	0,2	0,2	24	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2		1	A
p-xylén	µg/l	0,4	0,4	23	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4			
Suma Xylén	µg/l	0,4	0,4	23	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4		50	A
Styrén	µg/l	0,3	0,6182	23	0,3	1	0,4522	0,3	1			
1,1- dichlóretén	µg/l	0,1	0,1	24	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1			
Chloroform	µg/l	1	1,4	24	1	1,8	1,2	1	1,8		1	N
1,2-Dichlóretán	µg/l	0,5	0,6	24	0,5	0,7	0,55	0,5	0,7		10	A
1,1,1-Trichlóretán	µg/l	0,1	0,1	24	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1			
1,1,2-Trichlóretán	µg/l	0,1	0,1	24	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1			

Miesto odberu:	VÁH - POD VN HRIČOV			Hydrologické								
NEC:	V201010D			poradie:	4-21-07-004	Q(355):	28,500					
Riečny kilometer:	247,00			Druh miesta:	Základný	Q(270):	50,900					
				Tok:	01730 Váh	Q(A):	121,200					
				Čiastkové povodie:	Váh	Q(1):	835,000					
Názov ukazovateľa	Jednotka	Priemerné hodnoty		Počet meraní	Štatistické hodnoty za hodnotené obdobie 2007-2008					Trieda kvality podľa STN 75 7221	Hodnota podľa NV SR 296/2005	Hodnotenie podľa NV SR 296/2005
		2008	2007		minimum	maximum	priemer	medián	char.hodn.			
Termotolerantné koli. baktérie	KTJ/ml	--	15	11	4	55	15	10	34	IV	20	N
Fekálne streptokoky	KTJ/ml	10	11	19	2	39	10	8	28	IV	10	N
Ortuť	µg/l	--	0,03	3	0,02	0,04	0,03	0,03	0,04	I	0,2	A
Lindan	µg/l	0,02	0,02	24	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	I	50	A
Atrazín	µg/l	0,006	0,006	22	0,006	0,006	0,006	0,006	0,006	I		
Pentachlórfenol	µg/l	0,05	--	12	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	I	2	A
Benzo(a)pyrén	µg/l	0,0022	0,0027	23	0,002	0,0057	0,0024	0,002	0,0049	I	0,05	A
BZ	µg/l	0,3	0,3	23	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	I	50	A
Nasýtenie kyslíkom	%	89,83	96,33	24	69	120	93,08	92	78,74			
Nerozpustené látky 105°C	mg/l	15	17	24	5	50	16	14	31			
Dusitanový dusík	mg/l	0,0203	0,0203	24	0,0123	0,036	0,0203	0,0197	0,0277		0,02	N
(Ca + Mg)	mmol/l	1,47	--	12	1,32	1,59	1,47	1,46	1,59			
Amoniakálne ióny	mg/l	0,173	0,149	24	0,051	0,333	0,161	0,15	0,239			
Dusitanové ióny	mg/l	0,0677	0,0675	24	0,041	0,12	0,0676	0,0655	0,0924			
Dusičnanové ióny	mg/l	4,78	5,69	24	1,3	7,43	5,23	5,51	6,93			
Rozpustené látky žíhané	mg/l	137	146	19	88	192	142	132	186		640	A
Nerozpustené látky žíhané	mg/l	--	13	11	5	47	13	7	30			
P celk. rozpust. po filtrácii	mg/l	0,0283	0,0233	24	0,01	0,05	0,0258	0,02	0,0426			
Tvrdosť celková	°N	--	1,411	8	1,22	1,656	1,411	1,416	1,656			
Fosforečnany	mg/l	0,085	0,0673	23	0,03	0,15	0,0765	0,06	0,13			
Alkalita celková	mmol/l	2,633	2,53	21	1,86	3,06	2,589	2,56	2,97			
Acidita celková	mmol/l	0,033	0,038	21	0,03	0,05	0,035	0,03	0,047			
Hg rozpustená po filtrácii	µg/l	0,0542	0,044	22	0,02	0,14	0,0496	0,03	0,1133			
Cd rozpustený po filtrácii	µg/l	0,15	0,15	21	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15			

Miesto odberu:	VÁH - POD VN HRIČOV			Hydrologické poradie:	4-21-07-004		Q(355):	28,500				
NEC:	V201010D			Druh miesta:	Základný		Q(270):	50,900				
Riečny kilometer:	247,00			Tok:	01730 Váh		Q(A):	121,200				
				Čiastkové povodie:	Váh		Q(1):	835,000				
Názov ukazovateľa	Jednotka	Priemerné hodnoty		Počet meraní	Štatistické hodnoty za hodnotené obdobie 2007-2008					Trieda kvality podľa STN 75 7221	Hodnota podľa NV SR 296/2005	Hodnotenie podľa NV SR 296/2005
		2008	2007		minimum	maximum	priemer	medián	char.hodn.			
Tetrachlórmetan	µg/l	0,4	0,8	24	0,4	1,2	0,6	0,4	1,2		1	Neh.
1,1,2-Trichlóretylén	µg/l	0,5	1,192	24	0,5	2,8	0,846	0,5	1,7		1	Neh.
1,1,2,2-Tetrachlóretylén	µg/l	0,5	1,3	24	0,5	2,1	0,9	0,5	2,1		10	A
Brómdichlórmetán	µg/l	1	0,75	24	0,5	1	0,875	1	1			
Chlórdibrómmetán	µg/l	1	0,75	24	0,5	1	0,875	1	1			
Bromoform	µg/l	1	0,75	24	0,5	1	0,875	1	1			
Cis 1,2 - dichlóretén	µg/l	0,5	0,5	24	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5		0,4	Neh.
Trans 1,2 - dichlóretén	µg/l	0,5	0,5	24	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5			
dichlórmetán	µg/l	0,5	0,5	24	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5			
TBT (tributylciničitý kation)	µg/l	0,01	0,01	24	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01			
pentabrómované difenylétery100	µg/l	0,00023	--	12	0,00005	0,0021	0,00023	0,00005	0,00075			
pentabrómované difenylétery99	µg/l	0,00034	--	12	0,00012	0,0027	0,00034	0,00012	0,00098			
Fluórantén	µg/l	0,0064	0,00913	24	0,0044	0,027	0,00776	0,005	0,01752		0,1	A
Fenantrén	µg/l	0,00588	0,00972	23	0,004	0,031	0,00772	0,0057	0,01967			
Fluorén	µg/l	--	0,0029	2	--	--	--	--	--			
Antracén	µg/l	0,005	0,0039	23	0,0026	0,0053	0,0045	0,005	0,0051			
Pyrén	µg/l	0,0059	0,0096	23	0,004	0,022	0,0077	0,005	0,019			
Chryzén	µg/l	0,005	0,0054	23	0,0046	0,0094	0,0052	0,005	0,0069			
Benzo(a)antracén	µg/l	0,005	0,0052	23	0,004	0,012	0,0051	0,005	0,0073			
benzo(b)fluórantén	µg/l	0,005	0,00387	23	0,0028	0,005	0,00446	0,005	0,005			
benzo(k) fluorantén	µg/l	0,005	0,0038	23	0,0028	0,005	0,0044	0,005	0,005			
Naftalén	µg/l	0,3	0,2329	23	0,015	0,3	0,2679	0,3	0,3		10	A

Miesto odberu:	VÁH - POD VN HRIČOV	Hydrologické		poradie:	4-21-07-004	Q(355):	28,500					
NEC:	V201010D			Druh miesta:	Základný	Q(270):	50,900					
Riečny kilometer:	247,00			Tok:	01730 Váh	Q(A):	121,200					
				Čiastkové povodie:	Váh	Q(1):	835,000					
Názov ukazovateľa	Jednotka	Priemerné hodnoty		Počet meraní	Štatistické hodnoty za hodnotené obdobie 2007-2008					Trieda kvality podľa STN 75 7221	Hodnota podľa NV SR 296/2005	Hodnotenie podľa NV SR 296/2005
		2008	2007		minimum	maximum	priemer	medián	char.hodn.			
Benzo(g,h,i)perylén	µg/l	0,0021	0,0029	23	0,002	0,0039	0,0025	0,002	0,0035			
Indeno(1,2,3-cd)pyrén	µg/l	0,0021	0,0022	23	0,002	0,0029	0,0022	0,002	0,0026			
Dibenzo(a,h)antracén	µg/l	0,005	0,0043	23	0,0037	0,005	0,0047	0,005	0,005			
Di(2-etylhexyl)ftalát	µg/l	1,4933	0,69	23	0,2	4,2	1,1091	0,67	3,3			
Dibutylftalát	µg/l	0,5225	0,6327	23	0,2	2,3	0,5752	0,44	1,5			
Hexachlórbenzén	µg/l	0,02	0,02	24	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02		0,05	A
Heptachlór	µg/l	0,02	0,02	24	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02			
Aldrin	µg/l	0,01	0,01	24	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01			
p.p. DDE	µg/l	0,01	0,01	24	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01			
Dieldrin	µg/l	0,021	0,021	24	0,021	0,021	0,021	0,021	0,021			
Endrin	µg/l	0,023	0,023	24	0,023	0,023	0,023	0,023	0,023			
p.p. DDT	µg/l	0,023	0,023	24	0,023	0,023	0,023	0,023	0,023			
Metoxychlór	µg/l	0,022	0,022	24	0,022	0,022	0,022	0,022	0,022			
o,p - DDD	µg/l	0,01	0,01	24	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01			
p,p' - DDD	µg/l	0,01	0,01	24	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01			
o,p' - DDE	µg/l	0,01	0,01	24	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01			
o,p' - DDT	µg/l	0,01	0,01	24	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01			
Endosulfán	µg/l	--	0,005	12	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005			
Isodrin	µg/l	0,005	0,005	24	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005			
Hexachlórbutadien	µg/l	0,1	0,1	24	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1			
1,2,4-trichlórbenzén	µg/l	0,5	0,5	24	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5		0,5	A
1,3,5-trichlórbenzén	µg/l	0,5	0,5	24	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5			
Pentachlórbenzén	µg/l	0,018	0,018	24	0,018	0,018	0,018	0,018	0,018			

Miesto odberu:		VÁH - POD VN HRIČOV			Hydrologické poradie:		4-21-07-004	Q(355):	28,500			
NEC:		V201010D			Druh miesta:		Základný	Q(270):	50,900			
Riečny kilometer:		247,00			Tok:		01730 Váh	Q(A):	121,200			
					Čiastkové povodie:		Váh	Q(1):	835,000			
Názov ukazovateľa	Jednotka	Priemerné hodnoty		Počet meraní	Štatistické hodnoty za hodnotené obdobie 2007-2008					Trieda kvality podľa STN 75 7221	Hodnota podľa NV SR 296/2005	Hodnotenie podľa NV SR 296/2005
		2008	2007		minimum	maximum	priemer	medián	char.hodn.			
Alachlór	µg/l	0,008	0,008	24	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008			
Trifluralín	µg/l	0,005	0,005	24	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005			
Chlórpyrifos	µg/l	0,005	0,00792	24	0,005	0,04	0,00646	0,005	0,005			
Diuron	µg/l	0,006	0,006	24	0,006	0,006	0,006	0,006	0,006			
Pendimethalin	µg/l	0,02	0,02	23	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02			
alfa Endosulfán	µg/l	0,005	--	12	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005			
Phendemipham	µg/l	0,03	0,03	24	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03			
Chlortoluron	µg/l	0,006	0,006	24	0,006	0,006	0,006	0,006	0,006			
Chlorpyrifos-metyl	µg/l	0,02	0,02	24	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02			
Chloridazon	µg/l	0,05	0,05	24	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05			
Prometryn	µg/l	0,05	0,05	22	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05			
Simazin	µg/l	0,006	0,006	22	0,006	0,006	0,006	0,006	0,006			
Terbutryn	µg/l	--	0,05	12	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05			
Metamitron	µg/l	--	0,05	10	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05			
Desetylatrazín	µg/l	0,008	0,008	22	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008			
Desizopropylatrazín	µg/l	0,006	0,006	22	0,006	0,006	0,006	0,006	0,006			
Terbutylazín	µg/l	0,008	0,008	22	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008			
Desmedipham	µg/l	0,03	0,03	24	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03			
Etofumesat	µg/l	0,05	0,05	24	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05			
Isoproturon	µg/l	0,006	0,006	24	0,006	0,006	0,006	0,006	0,006			
C10-C13 chlóralkány	µg/l	0,1		12	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1			

Miesto odberu:	RAJČANKA - ŽILINA			Hydrol.poradie:	4-21-06-151	Q(355):	1,128					
NEC:	V196000D			Druh miesta:	Základný	Q(270):	2,095					
Riečny kilometer:	1,50			Tok:	05250 Rajčanka	Q(A):	4,797					
				Čiastkové povodie:	Váh	Q(1):	40,000					
Názov ukazovateľa	Jednotka	Priemerné hodnoty		Počet meraní	Štatistické hodnoty za hodnotené obdobie 2007-2008					Trieda kvality podľa STN 75 7221	Hodnota podľa NV SR 296/2005	Hodnotenie podľa NV SR 296/2005
		2008	2007		minimum	maximum	priemer	medián	char.hodn.			
Rozpustený kyslík	mg/l	11,42	13,73	16	8,6	15,5	11,99	12,25	9,63	I	5	A
Biochemická spotreba kyslíka	mg/l	3,35	--	12	1,8	7,1	3,35	2,7	5,47	III		
Chemická spotreba kyslíka Cr	mg/l	11,92	11,5	16	8	24	11,81	11	17,33	II	35	A
Bioch.spot.kysl.s potl.nitřif.	mg/l	2,91	2,23	16	1,6	6	2,74	2,4	4,87	II	7	A
Reakcia vody		8,28	8,36	16	8,04	8,45	8,3	8,3	8,42	II	6-8,5	A
									8,16		6-8,5	A
Teplota vody	°C	7,54	7,7	16	1,3	15	7,58	8,3	13,87	I	26	A
Rozpustené látky	mg/l	263	--	8	216	310	263	264	310	II	1000	A
Merná vodivosť	mS/m	42,233	42,1	16	37,6	49,7	42,2	41,65	47,633	II		
Vápnik	mg/l	60,09	61,13	16	49,5	67,8	60,35	61	67,2	I	200	A
Horčík	mg/l	12,63	12,75	16	9,8	16,5	12,66	12	15,73	I	100	A
Chloridy	mg/l	7,16	6,23	16	3,5	18,4	6,93	5,7	12,97	I	200	A
Sírany	mg/l	27,06	26,05	16	18,9	35,5	26,81	25,95	34,03	I	250	A
Amoniakálny dusík	mg/l	0,158	0,064	16	0,047	0,39	0,135	0,078	0,364	II	1	A
Dusičnanový dusík	mg/l	1,153	0,949	16	0,113	1,661	1,102	1,205	1,625	II	5	A
Celkový dusík	mg/l	2,142	2,175	16	1,7	2,8	2,15	2,2	2,7	II	9	A
Fosforečnanový fosfor	mg/l	0,0345	0,0318	16	0,0098	0,0782	0,0338	0,0326	0,0587	II		
Celkový fosfor	mg/l	0,0625	--	12	0,03	0,14	0,0625	0,05	0,11	II	0,4	A
Sapróbny index biosestónu		2,026	--	8	1,87	2,14	2,026	2,055	2,14	II	2,4	A
Koliformné baktérie	KTJ/ml	145	--	8	70	250	145	120	250	IV	100	N
Fekálne streptokoky	KTJ/ml	50	--	8	18	90	50	39	90	IV	10	N
Fenoly prchajúce s vod. parou	mg/l	--	0,004	5	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	I	0,02	A
Aktívny chlór	mg/l	0,053	0,04	16	0,04	0,09	0,049	0,04	0,077	II	0,02	N

Miesto odberu:	RAJČANKA - ŽILINA			Hydrol. poradie:	4-21-06-151		Q(355):	1,128				
NEC:	V196000D			Druh miesta:	Základný		Q(270):	2,095				
Riečny kilometer:	1,50			Tok:	05250 Rajčanka		Q(A):	4,797				
				Čiastkové povodie:	Váh		Q(1):	40,000				
Názov ukazovateľa	Jednotka	Priemerné hodnoty		Počet meraní	Štatistické hodnoty za hodnotené obdobie 2007-2008					Trieda kvality podľa STN 75 7221	Hodnota podľa NV SR 296/2005	Hodnotenie podľa NV SR 296/2005
		2008	2007		minimum	maximum	priemer	medián	char.hodn.			
Nepolárne extrahovat.látky - UV	mg/l	0,0458	0,04	16	0,04	0,09	0,0444	0,04	0,0633	III	0,1	A
Nasýtenie kyslíkom	%	94,33	114,25	16	83	119	99,31	98	86,67			
Voľný amoniak	mg/l	0,00561	--	12	0,001	0,0164	0,00561	0,0032	0,0128		0,3	A
Nerozpustené látky 105°C	mg/l	19	10	16	5	69	16	10	43			
Dusitanový dusík	mg/l	0,0279	0,0245	16	0,0075	0,0636	0,027	0,0188	0,0567		0,02	N
(Ca + Mg)	mmol/l	2,02	--	12	1,73	2,3	2,02	2,04	2,23			
Amoniakálne ióny	mg/l	0,203	0,083	16	0,06	0,5	0,173	0,1	0,467			
Dusitanové ióny	mg/l	0,0928	0,0818	16	0,025	0,212	0,0901	0,0625	0,189			
Dusičnanové ióny	mg/l	5,01	4,13	16	0,49	7,22	4,79	5,24	7,06			
Rozpustené látky žíhané	mg/l	181	--	8	150	218	181	181	218		640	A
P celk. rozpust. po filtrácii	mg/l	0,0408	0,0375	16	0,02	0,1	0,04	0,03	0,08			
Tvrdosť celková	°N	--	2,05	4	1,916	2,23	2,05	2,027	2,23			
Toxický amoniak	mg/l	--	0,01	4	0,008	0,011	0,01	0,01	0,011			
Alkalita celková	mmol/l	3,857	3,758	16	3,22	4,36	3,832	3,81	4,26			
Acidita celková	mmol/l	0,032	0,03	16	0,03	0,05	0,031	0,03	0,037			
Cu rozpustená po filtrácii	µg/l	1,075	2,5	8	0,8	4,4	1,788	1,35	4,4			
Zn rozpustený po filtrácii	µg/l	17,727	19,25	15	10	26	18,133	19	24,667			
Abiosestón (kvant.)	%	17	--	8	12	30	17	15	30			

Miesto odberu:	KYSUCA - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO		Hydrologické poradie:	4-21-06-101	Q(355):	1,530						
NEC:	V174010D		Druh miesta:	Prevádzkový	Q(270):	4,025						
Riečny kilometer:	10,00		Tok:	04710 Kysuca	Q(A):	16,100						
			Čiastkové povodie:	Váh	Q(1):	245,000						
Názov ukazovateľa	Jednotka	Priemerné hodnoty		Počet meraní	Štatistické hodnoty za hodnotené obdobie 2007-2008					Trieda kvality podľa STN 75 7221	Hodnota podľa NV SR 296/2005	Hodnotenie podľa NV SR 296/2005
		2008	2007		minimum	maximum	priemer	medián	char.hodn.			
Rozpustený kyslík	mg/l	11,46	--	12	7,1	15,1	11,46	12,3	8,33	I	5	A
Biochemická spotreba kyslíka	mg/l	3,73	--	12	1,6	8,3	3,73	3,55	6,07	III		
Chemická spotreba kyslíka Cr	mg/l	15,58	--	12	10	54	15,58	12	27,33	III	35	A
Bioch.spot.kysl.s potl.nitrif.	mg/l	3,54	--	12	1,5	8,2	3,54	3,4	5,8	III	7	A
Reakcia vody		8,11	--	12	7,69	8,87	8,11	8,13	8,49	II	6-8,5	A
									7,8		6-8,5	A
Teplota vody	°C	8,78	--	12	1,8	17,9	8,78	8	16,7	I	26	A
Merná vodivosť	mS/m	31,125	--	12	18	70,6	31,125	28,15	46,833	II		
Vápnik	mg/l	43,09	--	12	25,8	91,2	43,09	40	63,7	I	200	A
Horčík	mg/l	4,93	--	12	3,1	7,9	4,93	4,75	6,6	I	100	A
Chloridy	mg/l	10,17	--	12	2,8	44	10,17	7,8	21,03	I	200	A
Sírany	mg/l	18,93	--	12	13,6	29,2	18,93	17,9	25,6	I	250	A
Amoniakálny dusík	mg/l	0,095	--	12	0,031	0,312	0,095	0,047	0,218	I	1	A
Dusičnanový dusík	mg/l	0,968	--	12	0,437	2,024	0,968	0,92	1,455	II	5	A
Celkový dusík	mg/l	2,042	--	12	1,4	3,1	2,042	2	2,7	II	9	A
Fosforečnanový fosfor	mg/l	0,0299	--	12	0,0098	0,0782	0,0299	0,0196	0,0587	II		
Celkový fosfor	mg/l	0,055	--	12	0,02	0,14	0,055	0,04	0,1167	II	0,4	A
Aktívny chlór	mg/l	0,066	--	12	0,04	0,13	0,066	0,055	0,113	III	0,02	N
Nepolárne extrahovat.látky - UV	mg/l	0,0517	--	12	0,04	0,18	0,0517	0,04	0,0867	III	0,1	A
Nasýtenie kyslíkom	%	96,75	--	12	75	131	96,75	95,5	79			
Voľný amoniak	mg/l	0,00326	--	12	0,0003	0,0076	0,00326	0,0022	0,00687		0,3	A
Nerozpustené látky 105°C	mg/l	42	--	12	5	335	42	9	137			
Dusitanový dusík	mg/l	0,0236	--	12	0,0069	0,0681	0,0236	0,0144	0,0541		0,02	N

Miesto odberu:	KYSUCA - KYSUCKÉ NOVÉ MESTO		Hydrologické poradie:	4-21-06-101	Q(355):	1,530						
NEC:	V174010D		Druh miesta:	Prevádzkový	Q(270):	4,025						
Riečny kilometer:	10,00		Tok:	04710 Kysuca	Q(A):	16,100						
			Čiastkové povodie:	Váh	Q(1):	245,000						
Názov ukazovateľa	Jednotka	Priemerné hodnoty		Počet meraní	Štatistické hodnoty za hodnotené obdobie 2007-2008					Trieda kvality podľa STN 75 7221	Hodnota podľa NV SR 296/2005	Hodnotenie podľa NV SR 296/2005
		2008	2007		minimum	maximum	priemer	medián	char.hodn.			
(Ca + Mg)	mmol/l	1,28	--	12	0,77	2,6	1,28	1,19	1,86			
Amoniakálne ióny	mg/l	0,122	--	12	0,04	0,4	0,122	0,06	0,28			
Dusitanové ióny	mg/l	0,0786	--	12	0,023	0,227	0,0786	0,048	0,1803			
Dusičnanové ióny	mg/l	4,21	--	12	1,9	8,8	4,21	4	6,33			
P celk. rozpust. po filtrácii	mg/l	0,0333	--	12	0,01	0,08	0,0333	0,02	0,0667			
Fosforečnany	mg/l	0,0917	--	12	0,03	0,24	0,0917	0,06	0,18			
Alkalita celková	mmol/l	2,494	--	12	1,3	5,48	2,494	2,205	3,91			
Acidita celková	mmol/l	0,051	--	12	0,03	0,24	0,051	0,03	0,11			
Cu rozpustená po filtrácii	µg/l	1,625	--	4	0,8	2,6	1,625	1,55	2,6			
Zn rozpustený po filtrácii	µg/l	17,25	--	12	10	27	17,25	17,5	23,667			

Stupeň znečistenia podzemných vôd

V rámci pozorovacej siete SHMÚ na systematické sledovanie kvality podzemných vôd národného monitorovacieho programu spadá širšie i riešené záujmové územie do sledovanej oblasti „Kvalita podzemných vôd v útvare SK 1000500P Medzizrnové podzemné vody kvartérnych náplavov Váhu a jeho prítokov severnej časti oblasti povodia Váhu“. Na území mesta Žilina bol sledovaný iba vrt základnej siete SHMÚ objekt číslo 31690 v lokalite Žilina (začiatok sledovania od 01. 01. 2002).

Tab. č. 23 Vrt základnej siete SHMÚ - objekt číslo 31690 Žilina, prekročenie limitných hodnôt

Ukazovateľ	Číslo objektu	Názov objektu	Dátum odberu	Nameraná hodnota	
				Prahová	Limitná
1,1,2,2-tetrachloreten	031690	Žilina	26.06.2013	5,500 µg/l	10,000 µg/l
					15,800
naftalen	031690	Žilina	02.12.2013	0,065 µg/l	0,100 µg/l
					0,110

Zdroj: SHMÚ

Kontaminácia pôd

Neschopnosť pôdneho ekosystému tlmiť negatívne účinky prirodzenej a antropickej povahy, ktoré ovplyvňujú vlastnosti a funkcie pôd a jej schopnosť regenerovať sa nazývame zraniteľnosť pôd. Okrem erózie, kvalitu pôd a jej funkcie ohrozuje kontaminácia cudzorodými látkami.

Pod kontamináciou pôdy sa rozumie prekročenie najvyššej prípustnej hodnoty obsahu prvkov a zlúčenín v pôde sledovaných v ČMS Pôda.

Na území mesta Žilina sa podľa Atlasu krajiny SR (2002) vyskytujú pôdy zaradené do kategórie nekontaminované pôdy, a to relatívne čisté pôdy.

Hluk a vibrácie

Pre zhodnotenie úrovne hlukových emisií od súčasnej dopravy v meste Žilina možno za najviac zaťažené komunikácie označiť na základe dopravného modelu spracovaného programom PTV VISUM pre potreby strategického dokumentu ÚGD M ŽA nasledovné zberné komunikácie:

- 3. mestský okruh
- Rajeckú
- Estakádu (I/11)

Podrobnejšie sú súčasné hlukové pomery spracované a posúdené v grafickej prílohe strategického dokumentu ÚGD M ŽA na základe dopravného modelu súčasného stavu ZAKOSu.

V rámci overovania súčasného stavu boli pre potreby strategického dokumentu ÚGD M ŽA vykonané aj merania hluku na ul. Vysokoškolákov, na križovatke pri OC Dubeň, v Strážove na voľnom priestranstve oproti PHS vstupe do Žiliny (MS3) a na ul. Mostnej pri cintoríne v centre (MS4).

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

Odpadové hospodárstvo

V meste Žilina bol od roku 1994 zavedený organizovaný separovaný zber papiera a skla, od roku 1999 separovaný zber plastov.

V oblasti nakladania s odpadom Mesto Žilina prijalo stratégiu odpadového hospodárstva do roku 2020. Na území mesta Žilina prebiehajú všetky činnosti obsiahnuté v pojme nakladanie s odpadmi:

- Zber odpadov.
- Preprava odpadov.
- Zhodnocovanie odpadov
- Zneškodňovanie odpadov

Mesto Žilina v oblasti odpadového hospodárstva zabezpečuje na svojom území zber komunálneho odpadu ako „zmesového“ odpadu do zberných nádob a súčasne vykonáva aj separovaný zber ako: zber papiera, zber skla, zber plastov, zber kovových obalov, zber viacvrstvových kombinovaných materiálov (nápojové kartóny), zber biologicky rozložiteľného odpadu

Za zber aj separáciu odpadov možno považovať prevádzkovanie už založených zberných dvorov, kde je možné sústreďovať akýkoľvek veľkorozmerný odpad (pneumatiky, akumulátory, elektrospotrebiče, nábytok, drobný stavebný odpad). Zberné dvory sú v Považskom Chlmcí pri regionálnej skládke tuhého komunálneho odpadu (TKO) a v lokalite na Jánošíkovej ulici. Tieto zberné dvory slúžia teda aj na zber a triedenie nebezpečného odpadu z komunálnej sféry. Do systému zberu a triedenia zapadajú aj veľkokapacitné kontajnery pravidelne rozmiestňované na území mesta podľa stanovených harmonogramov.

Spoločnosť T+T, ktorá má zmluvu s mestom o zbere a likvidácii TKO, prevádzkuje v Hornom Hričove novú automatickú triediacu linku, ktorá efektívne triedi a zhodnocuje TKO, ktorého výstupom je len 30 % pôvodného objemu odpadu. Tento odpad je zároveň len inertným odpadom.

Skládka TKO Považský Chlmec je v súčasnosti uzatvorená rozhodnutím SIŽP v Žiline na základe predbežného opatrenia na okamžité ukončenie prevádzky skládky odpadov do vyriešenia rozporných otázok účastníkov konania v odvolacom konaní. Predbežné opatrenie platí od 07. 01. 2014.

Mesto Žilina má v pláne výstavbu kompostárne, v ktorej by sa likvidoval a zhodnocoval biologicky rozložiteľný odpad.

Na území mesta Žilina v Mojšovej Lúčke sa nachádza aj 1 spaľovňa kafilérnych tukov.

Zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia človeka

Zdravie je definované ako stav úplnej telesnej, duševnej a sociálnej pohody, nielen neprítomnosť choroby je výsledkom vzťahov medzi ľudským organizmom a sociálno-ekonomickými, fyzikálnymi, chemickými a biologickými faktormi životného prostredia, pracovného prostredia a spôsobom života.

Na zdravotnom stave obyvateľstva sa podpisuje aj celková kvalita životného prostredia. Zvýšená hluková záťaž a emisie podmieňujú nárast napr. kardiovaskulárnych, respiračných i onkologických chorôb. Priamy vplyv životného prostredia na zdravotný stav obyvateľstva nie je možné presne určiť, odhaduje sa však na 15 – 20 %. V každom prípade ide o nezanedbateľnú zložku.

Zdravotný stav obyvateľstva je výsledkom pôsobenia viacerých faktorov – ekonomická a sociálna situácia, výživové návyky, životný štýl, úroveň zdravotníckej starostlivosti, ako aj

stav a kvalita životného prostredia.

Starnutie populácie sa odráža aj v úmrtnosti podľa príčin smrti, kde v meste Žilina dlhodobo jednoznačne dominujú choroby obehovej sústavy a nádory.

Pri sledovaní úmrtnosti obyvateľstva v závislosti od pohlavia je možné pozorovať nadúmrtnosť mužov. Závažným celospoločenským problémom je najmä vysoká úmrtnosť mužov v strednom veku.

Tab. č. 24 Úmrtnosť na najčastejšie príčiny smrti v meste Žilina za rok 2010

Príčiny smrti	Počet zomrelých
I. kap. Infekčné a parazitárne choroby	1
II. kap. Nádory	179
III. kap. Choroby krvi a krvotv. orgánov a daktoré poruchy imunit. mechanizmov	1
IV. kap. Choroby žliaz s vnútorným vylučovaním, výživy a premeny látok	7
V. kap. Duševné poruchy a poruchy správania	0
VI. kap. Choroby nervového systému	12
VII. kap. Choroby oka a jeho adnexov	0
VIII. kap. Choroby ucha a hlávkového výbežku	0
IX. kap. Choroby obehovej sústavy	435
X. kap. Choroby dýchacej sústavy	31
XI. kap. Choroby tráviacej sústavy	37
XII. kap. Choroby kože a podkožného tkaniva	0
XIII. kap. Choroby svalovej a kostrovej sústavy a spojivového tkaniva	0
XIV. kap. Choroby močovej a pohlavnej sústavy	8
XV. kap. Ťarchavosť, pôrod a popôrodie	0
XVI. kap. Daktoré choroby vznikajúce v perinatálnej perióde	0
XVII. kap. Vrodené chyby, deformácie a chromozómové anomálie	0
XVIII. kap. Subjektívne a objektívne príznaky, abnorm. klinické a laboratórne nálezy nezatriedené inde	7
XX. kap. (= XIX.) Poranenia, otravy a daktoré iné následky vonkajších príčin	38
Zomrelí spolu	756

Zdroj: ŠÚ SR

4. ENVIRONMENTÁLNE PROBLÉMY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH PROBLÉMOV, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Predmetom riešenia je strategický dokument ÚGD M ŽA, ktorý má byť základným dokumentom pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta a priestorového usporiadania jeho územia. Dopravný generel zahŕňa analýzu súčasného stavu dopravy v území a určuje koncepciu jej dlhodobého rozvoja. Úlohou generelu je koncepčné riešenie všetkých druhov dopravy, ktoré sa v území realizujú. Jeho riešenie vychádza z podrobných analýz demografických a sociologických údajov, dopravno-inžinierskych prieskumov a urbanistických prognóz.

Hlavné relevantné

Z hľadiska hodnotenia ÚGD M ŽA možno identifikovať tieto hlavné environmentálne problémy, ktoré súvisia s predmetom riešenia tohto strategického dokumentu:

- hluková záťaž
- znečistenie ovzdušia

Hluková záťaž

Pre zhodnotenie úrovne hlukových emisií od súčasnej dopravy v meste Žilina možno za najviac zaťažené komunikácie označiť na základe dopravného modelu spracovaného programom PTV VISUM pre potreby strategického dokumentu ÚGD M ŽA nasledovné zberné komunikácie: 3. mestský okruh, Rajeckú, Estakádu (I/11).

Podrobnejšie sú súčasné hlukové pomery spracované a posúdené v grafickej prílohe strategického dokumentu ÚGD M ŽA na základe dopravného modelu súčasného stavu ZAKOSu.

V rámci overovania súčasného stavu boli pre potreby strategického dokumentu ÚGD M ŽA vykonané aj merania hluku na ul. Vysokoškolákov, na križovatke pri OC Dubeň, v Strážove na voľnom priestranstve oproti PHS vstupe do Žiliny (MS3) a na ul. Mostnej pri cintoríne v centre (MS4).

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

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

Účinky hluku vo všeobecnosti možno zmierniť základnými opatreniami:

- stavebnými úpravami objektov prostredníctvom zvukovo izolačných okien, dverí, omietok, vhodným oplatením a zmenou dispozícií stavieb,
- realizáciou izolačnej zelene pozostávajúcej s kombinácie vysokej, nízkej i strednej (krovitej) zelene (6 m široký pás umožňuje znížiť hladinu hluku o 1dB) popri komunikáciách a výrobných územiach,
- zmenou organizácie dopravy vrátane uplatnenia tzv. upokojených komunikácií,
- v rámci výrobných území bude nutné prioritne posudzovať hlukové pomery prevádzkovania nových areálov pri povoľovanom konaní nových činností.

Znečistenie ovzdušia

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

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

Je potrebné poznamenať, že strategický dokument ÚGD M ŽA nenavrhuje také opatrenia, ktoré by v sebe zahŕňali negatívne sociálno-ekonomické a environmentálne dopady na územie mesta ale i strategickým dokumentom hodnoteného širšieho okolia mesta, resp. by negatívne ovplyvňovali kvalitu života jeho obyvateľov. Práve naopak, jeho úlohou je navrhnúť riešenia pre taký návrh riešenia dopravnej sústavy mesta Žilina, ktorý bude zároveň citlivý i k riešeniu environmentálnej problematiky dopravy na hodnotené územie. Z hľadiska minimalizácie negatívnych vplyvov na životné prostredie mesta je potrebné v etape predprojektovej i projektovej prípravy jednotlivých rozvojových zámerov v zmysle posudzovaného strategického dokumentu postupovať v zmysle platnej legislatívy a pri ich aplikácii v území postupovať v zmysle platného územného plánu. Z hľadiska realizácie cieľov strategického dokumentu ÚGD M ŽA je významným taktiež individuálne hodnotenie vplyvov všetkých navrhovaných investičných zámerov a činností v prípade splnenia parametrov hodnotených činností v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z.

5. ENVIRONMENTÁLNE ASPEKTY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH ASPEKTOV ZISTENÝCH NA MEDZINÁRODNEJ, NÁRODNEJ A INEJ ÚROVNI, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU, AKO AJ TO, AKO SA ZOHLADNILI POČAS PRÍPRAVY STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Pri určovaní environmentálnych cieľov a priorít mesta Žilina boli v rámci hodnoteného strategického dokumentu identifikované relevantné platné medzinárodné, národné a regionálne dokumenty, ktoré podporujú záujmy starostlivosti o životné prostredie alebo podporujú uplatňovanie princípov trvalo udržateľného rozvoja:

Národná úroveň:

- Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 v znení Zmien a doplnkov č. 1,
- Národná stratégia regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2010,
- Strategický plán rozvoja a údržby ciest na úrovni regiónov,
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy v SR do roku 2020, ako príloha Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020,
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR,
- Strategický rámec starostlivosti o zdravie pre roky 2014 - 2030,
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I),
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy v SR do roku 2020, ako príloha Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020,
- Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou,

Regionálna úroveň

- Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja v znení Zmien a doplnkov č. 4,
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského samosprávneho kraja na roky 2007 - 2013,
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského samosprávneho kraja pre roky 2014 - 2020,
- Územný plán mesta Žilina, 2012 - 2014
- Územný plán mesta Bytča, 2010
- Územný plán mesta Kysucké Nové Mesto, 2012 - 2014
- Územný generel dopravy mesta Martin, 2015

- ÚPN-Z Žilina Centrum Rudiny I - Na Hlinách (schválené uznesením MsZ v Žiline č. 22/2014 dňa 24. 03. 2014)
- ÚPN-Z Žilina - centrum Rudiny II. PROMA, s.r.o., 2015
- Urbanistická štúdia zóny Hájik - Hradisko, Žilina. APROX-BA s.r.o., 2014
- Urbanistická štúdia Slovensko-českého prihraničného územia,
- Strategický plán rozvoja a údržby ciest na úrovni regiónov,
- Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja,
- Princípy harmonizácie a integrácie dopravnej obslužnosti v ŽSK so zameraním na nákladovosť zúčastnených druhov dopravy,
- 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
- I/18 Žilina – juhovýchod. Situácia stavby, Valbek 2008
- Terminál intermodálnej prepravy Žilina. Dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR). Reming CONSULT, a.s. Bratislava. 2009
- ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplica a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina. DÚR. Reming CONSULT, a.s. Bratislava. 2012
- MC Štadión. PROMA 2010
- Areál žilinského športu – AŽIS. Hrivík, Rybáriková, 2014
- Štúdia napojenia areálu NsP Žilina na komunikačný systém mesta. Kubica, L., Diplomová práca. Žilina, 2015
- Podklady pre dynamické riadenie dopravy na vybranej časti základného komunikačného systému ZÁKOS siete mestských komunikácií v meste Žilina. Časť 1: Analýza súčasného dopravného zaťaženia na hlavných trasách a vybraných križovatkách ZÁKOSu. ŽU 2012
- Budovanie cyklotrás na území Žilinského samosprávneho kraja (cyklostratégia)

Uvedené strategické dokumenty boli v ÚGD M ŽA zohľadnené v rámci analytickej časti dokumentu a následne premietnuté do strategických cieľov návrhu riešenia dopravnej sústavy mesta Žilina. Z uvedeného vyplýva, že strategická časť ÚGD M ŽA je plne v súlade s rozvojovými zámermi štátnej, regionálnej a miestnej úrovne s podmienkou zachovania kvalitného životného prostredia a ochrany prírody ale i z pohľadu zlepšenia pohody a zdravia obyvateľstva.

IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU VRÁTANE ZDRAVIA

1. PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A VPLYVY NA ZDRAVIE (PRIMÁRNE, SEKUNDÁRNE, KUMULATÍVNE, SYNERGICKÉ, KRÁTKODOBÉ, STREDNODOBÉ, DLHODOBÉ, TRVALÉ, DOČASNÉ, POZITÍVNE AJ NEGATÍVNE)

Predpokladané vplyvy strategického dokumentu ÚGD M ŽA na životné prostredie a vplyvy na zdravie budú priame a nepriame, synergické a kumulatívne, z hľadiska časového pôsobenia ich delíme na krátkodobé, strednodobé a dlhodobé resp. trvalé a dočasné, tieto vplyvy vo vzťahu k zložkám životného prostredia a zdraviu obyvateľstva môžu mať pozitívny ale i negatívny charakter.

Environmentálne vplyvy na zložky životného prostredia a vplyvy na zdravie - všeobecné hodnotenie

Geologické a geomorfologické pomery, geodynamické javy

Žiadna z navrhovaných činností hodnotených v strategickom dokumente nie je takého charakteru, aby pri svojej realizácii pri dodržaní navrhovaných opatrení mohla mať vplyv na geologickú a geomorfologickú pomery a geodynamické javy hodnoteného územia.

Nerastné suroviny

Realizáciou navrhovaných činností nedôjde ku zhoršeniu stavu zdrojov nerastných surovín, aktivity ÚGD M ŽA nezasahujú do žiadnych vymedzených priestorov nerastných surovín.

Ovzdušie a kvalita ovzdušia

Realizáciou navrhovaných činností uvedených v ÚGD M ŽA nedôjde ku zhoršeniu kvality ovzdušia. Naopak, viaceré aktivity prispievajú na území mesta k lokálnemu zníženiu emisnej záťaže pochádzajúcej z cestnej dopravy.

Hydrologické pomery a kvalita vôd

Realizáciou strategickým dokumentom navrhovaných činností pri dodržaní navrhovaných opatrení nedôjde ku zhoršeniu hydrologických pomerov ani kvality a stavu povrchových či podpovrchových vôd.

Pôdy, kvalita pôdy, zábery pôdy

Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde ku zhoršeniu pôdných pomerov ani kvality pôdy na území mesta. Nepredpokladajú sa významne rozsiahle zábery pôdy, ku ktorým by malo dôjsť realizáciou navrhovaných aktivít.

Rastlinstvo a živočíšstvo, biodiverzita

Realizáciou navrhovaných činností a ich sprievodných aktivít uvedených v strategickom dokumente ÚGD M ŽA nedôjde ku zhoršeniu biotických pomerov na území mesta Žilina.

Kvalita životného prostredia a jeho poškodenie

Realizáciou navrhovaných činností uvedených v ÚGD M ŽA nedôjde ku zvýšeniu stupňa poškodenia území životného prostredia v navrhovanej činnosti dotknutom území mesta.

Ochrana prírody, environmentálne významné územia

Národná sústava chránených území

Hodnotený strategický dokument ÚGD M ŽA nezasahuje do žiadnych vyhlásených veľkoplošných ani maloplošných chránených území.

Natura 2000

Strategický dokument a v ňom hodnotené činnosti nezasahujú do územia žiadnych chránených vtáčích území ani do území európskeho významu, strategický dokument a jeho hodnotené aktivity nemá žiaden vplyv na sústavu chránených území Natura 2000.

Územia chránené v zmysle medzinárodných dohovorov

Realizáciou navrhovaných činností uvedených v ÚGD M ŽA nedôjde ku poškodeniu žiadnych území chránených v zmysle medzinárodných dohovorov.

Obyvateľstvo, mesto Žilina

Naplnenie cieľov strategického dokumentu ÚGD M ŽA ako koncepčného dokumentu pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta a priestorového usporiadania jeho územia chápeme z pohľadu obyvateľstva, fungovania mesta Žilina a jeho všetkých aktivít ako pozitívny jav. Prevažujú tu vplyvy pozitívne, negatívne vplyvy je možné minimalizovať cielenými opatreniami.

Hlavné environmentálne problémy vrátane zdravotných problémov, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu

Z hľadiska hodnotenia ÚGD M ŽA možno identifikovať tieto hlavné environmentálne problémy, ktoré súvisia s predmetom riešenia tohto strategického dokumentu:

- hluková záťaž
- znečistenie ovzdušia

Hluková záťaž

Na základe spracovaného riešenia výhľadového nulového variantu zaťaženia komunikačného systému mesta Žilina je zrejmé, že nosné zberné komunikácie budú výrazne zaťažené zvýšenou hlukovou záťažou. Hlavné komunikácie ZÁKOSu, najmä I/18, I/64, I/11 dosiahnu hlukovú hladinu 70 - 80 dB.

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

Hlukové pomery vo výhľadovom období roku 2025 sú posúdené taktiež na základe dopravného modelu, kde je zahrnuté dobudovanie infraštruktúry v rámci okresu Žilina (D1, D3, 4. mestský okruh, diaľničné privádzače). Je uvažované s nárastom počtu vozidiel v meste a aj s medzoročným nárastom intenzity dopravy. Nakoľko mesto Žilina má silnú

cieľovú a zdrojovú dopravu, k výraznému zníženiu hlukovej záťaže len dostavbou infraštruktúry nedošlo.

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

Znečistenia ovzdušia

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

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

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

Posúdenie očakávaných environmentálnych vplyvov strategického dokumentu ÚGD M ŽA na zložky životného prostredia a vplyvy na zdravie

Predmetom posudzovania strategického dokumentu je ÚGD M ŽA, ktorý má byť základným dokumentom pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta a priestorového usporiadania jeho územia. Dopravný generel zahŕňa analýzu súčasného stavu dopravy v území a určuje koncepciu jej dlhodobého rozvoja. Úlohou generelu je koncepčné riešenie všetkých druhov dopráv, ktoré sa v území realizujú. Jeho riešenie vychádza z podrobných analýz demografických a sociologických údajov, dopravno-inžinierskych prieskumov a urbanistických prognóz.

Strategický dokument „Územný generel dopravy mesta Žilina“ je v procese posudzovania vplyvov vzhľadom na jeho charakter a proces spracovávaní riešený ako jednovariantný. Je výsledkom konsenzu členov jednotlivých pracovných skupín a zohľadnenia opodstatnených pripomienok v rámci jeho prerokovania. Zároveň je hodnotený i nulový variant.

Rozsah hodnotenia strategického dokumentu ÚGD M ŽA určený Okresným úradom Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie č.j. OÚ-ZA-OSZP-2016/003333-004/HnI zo dňa podľa § 8 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v časti 1. Varianty pre ďalšie hodnotenie uvádza:

"V ďalšom hodnotení vplyvu strategického dokumentu - v správe o hodnotení požadujeme rozpracovať strategický dokument variantne.

- *Nulový variant*
- *Variant V2:* Variant predstavuje nulový stav v roku 2025, doplnený o dve nové základné prepojenia západ - centrum. Ide o prepojenie ciest Cestárska a Jánošíkova, ktoré umožní napojenie častí Hájk, Kvačalova na centrálny mestský systém. Druhým je časť IV. okruhu s prepojením I/64 (križovatka Metro) s ulicami Dlhá (mimoúrovňovo) a Kamenná. Prepojenie významným spôsobom zjednoduší pohyb nákladných vozidiel do priemyselnej

zóny Kamenná a je nutným z hľadiska pripravovaného vylúčenia ťažkej dopravy z ulice Škultétyho. Zároveň bude súčasťou veľkého IV. mestského okruhu. Ďalej zahŕňa zjednosmernenie II. okruhu v smere pohybu hodinových ručičiek."

Hlavným výstupom strategického dokumentu ÚGD M ŽA je návrh riešenia dopravnej sústavy mesta Žilina.

Hlavné princípy návrhu dopravnej sústavy mesta Žilina vychádzajú z poznatkov analyzovaných v prípravných etapách ÚGD. Deľba prepravnej práce a početnosť ciest podľa ich dĺžky poukazujú na súvislosti veľkosti mesta a jeho priestorového usporiadania, s parametrom dobrej dostupnosti pre nemotorovú dopravu pre veľkú časť mesta. Zároveň možno predpokladať pomerne vhodné rozmiestnenie plôch základnej vybavenosti v rámci mesta, znižujúce prepravnú náročnosť bežného života obyvateľov. Uvedené pozitíva je vhodné zachovať a ďalej rozvíjať tak, aby problematika dopravnej obsluhy mesta neprerastala do krízových rozmerov.

Problematica smerovania k trvalo udržateľnej mestskej mobilite definujú sériu súvisiacich konkrétnych opatrení navrhnutých na uspokojovanie potrieb mobility osôb a podnikateľských subjektov v súčasnosti i v budúcnosti. V ÚGD mesta Žilina aplikované hlavné princípy návrhu riešenia dopravnej sústavy mesta smerujú k vytvoreniu podmienok pre trvalo udržateľnú mobilitu.

Vo všeobecnosti v posudzovanom strategickom dokumente výrazne prevyšujú opatrenia, ktorých očakávané dopady (priame, nepriame) majú byť pozitívne. Taktiež z hľadiska synergických a kumulatívnych vplyvov prevažujú očakávané pozitívne vplyvy nad vplyvmi negatívnymi.

Sumárne zhodnotenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich pôsobenia a významnosti pozitívneho resp. negatívneho vplyvu v rozdelení podľa strategických a špecifických cieľov a im príslušných opatrení spracovaných v hodnotenom strategickom dokumente PHSR ŽSK 2014 - 2020 je posúdené tabuľkovým prehľadom prostredníctvom numerickej metódy (tzv. rating systém).

Jednotlivým indikátorom (vplyv na zdravie, vplyv na životné prostredie) sú pridelené bodové významnostné hodnoty, pričom bola použitá škála v rozmedzí od +3 (pozitívny vplyv) do -3 (negatívny vplyv). Krajné hodnoty sú považované za hodnoty extrémne, t.j. hodnoty mimoriadneho významu.

Kritériám sa priradzovali relatívne hodnoty, vyjadrujúce mieru vplyvu v porovnaní s týmito extrémnymi hodnotami, zároveň sa hodnotil i rozdiel oproti súčasnému stavu.

Hodnotiace kritériá významnosti vplyvov:

- +3 významný prospešný vplyv s dlhodobým pôsobením na väčšom území alebo krátkodobým pôsobením na väčšom území, podstatný rozdiel voči súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- +2 prospešný vplyv stredného významu s dlhou dobou pôsobenia, badateľný rozdiel voči súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- +1 prospešný vplyv mierny, lokálny, krátkodobý, minimálny rozdiel oproti súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- 0 irelevantný až zanedbateľný vplyv
- 1 vplyv mierny, lokálny, krátkodobý, eliminovateľný dostupnými prostriedkami, minimálny rozdiel oproti súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- 2 vplyv stredného významu s dlhou dobou pôsobenia, zmierniteľný dostupnými prostriedkami, badateľný rozdiel voči súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante

- 3 významný vplyv s dlhodobým pôsobením na väčšom území alebo krátkodobým pôsobením na väčšom území, zmierniteľný ochrannými opatreniami, podstatný rozdiel voči súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante

V hodnotení (metóda rating system) nie je zohľadnená váha jednotlivých vplyvov, to znamená, že rovnaké pridelené hodnotenie dvoch vplyvov nemusí byť váhovo rovnako významné v celkovom kontexte hodnotenia. Účelom tohto priradenia negatívnych i pozitívnych hodnôt jednotlivým vplyvom hodnotenej činnosti od tímu spracovateľov správy o hodnotení je získať čo najviac informácií o negatívnych i pozitívnych vplyvoch s odhadom ich významnosti podľa vyššie stanovených kritérií významnosti vplyvov.

Cestná automobilová doprava*Riešenie II. mestského okruhu*

II. mestský okruh - je tvorený ulicami Veľká okružná – 1. mája – Hviezdoslavova – Kálov – Hurbanova. Okruh je nadmerne zaťažovaný, zasahuje do hlavnej pešej trasy pred železničnou stanicou a nachádza sa na ňom výrazne preťažená križovatka so Španyolovou.

Analyzovaná bola možnosť zjednosmernenia okruhu aj vyčlenenie samostatného pruhu pre MHD.

Ďalším pozitívom variantu je pri prepojení Májovej a Ľavobrežnej aj odľahčenie v súčasnosti neúmerne zaťaženej Kysuckej ulice.

Strategický cieľ: <i>Riešenie II. mestského okruhu</i>		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Zjednosmernenie okruhu	zvýšenie plynulosti dopravy	+2	+2
	zníženie zaťaženia križovatiek	+2	+2
	vyčlenenie samostatného pruhu pre MHD	+1	+3
Poznámka: Študované boli obe možnosti zjednosmernenia okruhu s nasledovnými výsledkami: a) Zjednosmernenie v smere hodinových ručičiek. Smer by znamenal zastavovanie vozidiel MHD na strane mestského centra, kam smerujú hlavné pešie ťahy. Smerovanie by pozitívne ovplyvnilo trasovanie v smere od I/64 a I/61 (I/18) od Bratislavy. Na druhej strane by všetky pohyby na križovatkách s radiálami boli realizované v ľavom odbočení s kolíznymi križovaniami sa odbočujúcich vozidiel. b) Zjednosmernenie proti smeru hodinových ručičiek. Smer by znamenal zastavovanie vozidiel MHD na strane odľahlej od mestského centra, čo by znamenalo nutnosť prechodu chodcov cez komunikáciu na každej zastávke MHD. Smerovanie by pozitívne ovplyvnilo trasovanie v smere od I/18 Martin a od Vlčiniec. Na druhej strane by všetky pohyby na križovatkách s radiálami boli realizované v pravom – bezkonfliktnom odbočení.			
Rozsah zjednosmernenia II. okruhu			
Zmena funkcie ulice Hviezdoslavova popred žst. Žilina a presun II. okruhu cez predĺženú ulicu I. mája na Uhoľnú a Kysuckú zmení priestorovo celý okruh, avšak prináša aj zmenu v jeho definovanom zjednosmernení. Ulicu Uhoľná je nevyhnutné ponechať v dvojsmernej prevádzke vzhľadom na radiálu Kysucká a jej napojenie na II. okruh. Rovnako Kysuckú je nutné zachovať v obojsmernej premávke po celej dĺžke, z čoho vyplýva nutnosť zachovania podjazdu ulice I. mája popod železničnú trať ako obojsmernej komunikácie. Návrh obsahuje úpravu smerovania II. okruhu nasledovne: - Zjednosmerniť okruh od križovatky Veľká okružná – Háľkova v smere na križovatky Veľká okružná – Komenského – Španyolova – Predmestská. MHD viesť v oboch smeroch s jedným protismerným pruhom. - Časť okruhu od križovatky Predmestská – I. mája, ďalej po I. mája – Uhoľnej – Kysuckej po križovátku Kysucká – Hviezdoslavova viesť obojsmerne pre všetku dopravu.			

- Hviezdoslavova na úseku I. mája - žst. Žilina – Kysucká len pre MHD a dopravnú obsluhu, úsek popred žst. len pre MHD. - Úsek Kálov obojsmerný po OC Mirage pre všetku dopravu, od OC Mirage cez Hurbanovu – Legionársku obojsmerne len pre MHD a dopravnú obsluhu. Ostatnú dopravu na úseku úplne vylúčiť. - II. okruh pokračovať jednosmerne pre IAD po Hollého po križovatku s Jánošíkovou. Ďalej obojsmerne po Murgašovej – Veľkej okružnej po križovatku s Háľkovou. - V opačnom smere okruh viesť od križovatky Háľkova po Veľkej okružnej Murgašovej Jánošíkovej s následným rozdelením dopravných prúdov po Kmeťovej, resp. Bratislavskej a Sasinkovej. Uvedené riešenie znamená udržateľné intenzity v zóne a tiež vytvorenie funkčného napojenia centra mesta na jeho západnú časť spojením Jánošíkovej a Cestárskej. Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa zvýšenie plynulosti dopravy a zníženie zaťaženia križovatiek prejaví najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy, z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä plynulosť a časová úspora pri presunoch v rámci mesta. Vyčlenenie samostatného okruhu pre MHD bude významné najmä vo vzťahu k obyvateľstvu - zvýšená plynulosť a rýchlosť MHD a časová úspora prepravy.

Strategický cieľ: Riešenie II. mestského okruhu		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Prepojenie ul. 1. mája a Ľavobrežnej	odľahčenie neúmerne zaťaženej Kysuckej ulice	-1 až +2	+2
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa prejaví zvýšením plynulosti dopravy a tým z pohľadu územia mesta najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy, z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä plynulosť a časová úspora pri presunoch v rámci mesta, všetko sa jedná z pohľadu územia mesta o vplyv významný pozitívny. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby.			

Strategický cieľ: Riešenie II. mestského okruhu		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Napojenie predĺženia ul. 1. mája, Mimoúrovňové križovanie so železničnou traťou: a) formou podjazdu b) formou nadjazdu	možné realizovať s ukončením pred križovatkou 1. mája – Milcova, s možnosťou smerovania dopravy po výjazdu na ulice Milcova – Dlabača – Hviezdoslavova. Smerovanie predpokladá opätovné prepojenie ulíc Dlabača a Hviezdoslavova. Smerovanie by v prípade rozšírenia Májovej umožnilo zachovať jednosmernú dopravu na II. okruhu až po Hviezdoslavovu.	-1 až +2	+2
	výjazd zasahuje až ku križovatke so Štefánikovou ulicou a prakticky vylučuje zapojenie ulice 1. mája do jednosmernej dopravy na II. okruhu.	-1 až +2	+1
Poznámka: Oba varianty vychádzajú z predpokladu, že predĺženie Májovej po Uhoľnú a Ľavobrežnú bude obojsmerné. V oboch variantoch je nevýhodou nutnosť priestorového zásahu do súčasného areálu autobusovej stanice. Nutnosť zachovania dopravného prepojenia 1. mája – Hviezdoslavova vyžaduje rozšírenie ulice 1. mája o jeden jazdný pruh v každom smere, lokalizovaný vedľa novej komunikácie v smere na Ľavobrežnú. Jazdné pruhy zasiahnu do územia súčasného parkovacieho pruhu a tiež do chodníka pozdĺž autobusovej stanice. Na druhej strane zasiahnu do areálu ŽSR.			
Prepojenie ul. 1. mája a Ľavobrežnej a na Uhoľnú	vytvára novú časť II. okruhu po trase 1. mája – Uhoľná – Kysucká – Kálov a pri plánovanom rozšírení ulice Kysuckej umožní vylúčiť dopravu s výnimkou MHD spred železničnej stanice	+2	+2
	vytvorí predpoklady pre plánovanú zmenu polohy autobusovej stanice do terminálu integrovanej dopravy na Uhoľnej	-1 až +2	+2
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa prejaví zvýšením plynulosti dopravy a tým z pohľadu územia mesta najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy, z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä plynulosť a časová úspora pri presunoch v rámci mesta, všetko sa jedná z pohľadu územia mesta o vplyv významný pozitívny. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nového priestoru pre potreby autobusovej stanice s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby.			

Strategický cieľ: Riešenie II. mestského okruhu		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Napojenie NsP	napojenie na Nemocničnú - navrhnutá polovičná križovatka s pravým vjazdom a výjazdom	-1 až +2	+2 až +3
	pre napojenie z centra mesta zachovať súčasné napojenie vratnou vetvou, ale s podmienkou zablokovania priameho vstupu z Nemocničnej	0	0
	nové parkovisko pre návštevníkov NsP v areáli a tiež návrh zmeny organizácie dopravy v areáli nemocnice	-1 až +2	+2 až +3
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa prejaví zvýšením plynulosti dopravy a tým z pohľadu územia mesta najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy, z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä plynulosť, časová úspora a zvýšenie komfortu pri parkovaní v pri presunoch v rámci mesta, všetko sa jedná z pohľadu územia mesta o vplyv významný pozitívny. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nového priestoru pre potreby výstavby napojenia na Nemocničnú a parkoviska v areáli nemocnice s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Ako významný pozitívny vplyv vystupuje zvýšenie plynulosti a rýchlosti prepravy pacientov.			

Strategický cieľ: Riešenie napojenia AŽIŠ		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Napojenie AŽIŠ	návrh mostného objektu ponad Váh s napojením na Ľavobrežnú v lokalite trasy pešej lávky	-2 až +2	+3
	Alternatíva 1: využitie vratnej vetvy Ľavobrežná v križovatke s Na Horeváží v zmysle ÚPN-M. V opačnom smere AŽIŠ – Teplička prepojenie napojením AŽIŠ na cestu II/583	-2 až +2	+2
	Alternatíva 2: zachovanie len pravých odbočení a riešenie opačných smerov len cez napojenie na II/583	-2 až +2	+3
Poznámka: Riešenie napojenia AŽIŠ Návrh mostného objektu ponad Váh s napojením na Ľavobrežnú v lokalite trasy pešej lávky. Napojenie na Ľavobrežnú je však možné len pravými odbočeniami. Problém je riešiteľný dvoma spôsobmi: a) Využitím vratnej vetvy Ľavobrežná v križovatke s Na Horeváží v zmysle ÚPN-M. V opačnom smere AŽIŠ – Teplička by bolo prepojenie realizované napojením AŽIŠ na cestu II/583, ktoré bude realizované v zmysle projektového návrhu b) Zachovaním len pravých odbočení a riešením opačných smerov len cez napojenie na II/583. Z pohľadu predpokladanej zaťažnosti ÚGD M ŽA odporúča tento variant. Všeobecné zhrnutie vplyvov: Jedná sa o nové napojenie pripravovaného priestoru AŽIŠ, zjednodušenie dopravného napojenia. Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa prejaví zvýšením plynulosti dopravy a tým z pohľadu územia mesta najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä zjednodušenie dopravy do cieľa AŽIŠ, plynulosť a časová úspora pri presunoch v rámci mesta, všetko sa jedná z pohľadu obyvateľstva o vplyv významný pozitívny. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nového priestoru pre potreby výstavby napojenia a to najmä v priestore premostenia Váhu s možným dopadom na horninové prostredie, podzemné a povrchové vody, nadregionálny biokoridor Váhu a biotu. V prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. V prípade eliminácie dopadu vplyvu na nadregionálny biokoridor Váhu je potrebné prijať opatrenia s dôrazom minimalizácie bariérového efektu na biokoridor i faunu (Váh je ťahová cesta vtáctva interkontinentálneho významu).			

Strategický cieľ: Riešenie prepojení západ – centrum		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Prepojenie ulice Cestárska a Mudroňova s ulicou Jánošíkova	spojenie novej trasy II. okruhu s obytnou zónou Rázusova a následne celou západnou časťou mesta	-1 až +2	+2
	vhodnosť prepojenia pre osobnú dopravu a pre autobusy MHD	+2	+2
	alternatívne predĺženie po ulicu Bratislavská je vzhľadom na výškové pomery a podjazdné výšky možné len pre osobné vozidlá	-1 až +2	+2
Prepojenie ulice Saleziánska – Žitná	upriame napojenie centra mesta	+2	+2
	nevýhodou je nutnosť mimoúrovňového križovania železničnej trate a vjazd do komplikovanej križovatky Žitná – Škultétyho, po odklonení nákladnej dopravy zo Škultétyho by malo zaťaženie križovatky klesnúť	-1 až +2	+2
Prepojenie ulice Kamenná a Bytčická s I/64 (Metro) ponad ulicu Dlhá	predĺžením na ulicu Kamenná vznikne prepojenie do priemyselnej zóny s výrazným odľahčením ulíc Bytčická, Dlhá, Kamenná v smere na Váhostav a tiež okružnej križovatky Váhostav	-1 až +2	+3
Poznámka: Pri analýze súčasného stavu dopravnej infraštruktúry bol uvedený ako jeden zo základných dopravných problémov Žiliny nedostatok prepojení medzi západnou časťou mesta a jeho centrom. Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa z hľadiska presmerovania dopravy na nové prepojenia západ - východ prejaví odľahčením intenzity dopravy z iných mestských komunikácií, zvýšením plynulosti dopravy a tým z pohľadu územia mesta najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä plynulosť a časová úspora pri presunoch v rámci mesta, všetko sa jedná z pohľadu územia mesta o vplyv významný pozitívny. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nových priestorov pre potreby dobudovania prepojovacích komunikácií, čo predstavuje možný dopad na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby.			

Strategický cieľ: Ulica Vysokoškolákov		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Ulica Vysokoškolákov	úprava súčasného nevyhovujúceho stavu rozšírením na plnohodnotnú 4-pruhovú komunikáciu po napojenie na Rosinskú cestu a jej predĺženie v lokalite fy Galimex po plánovaný IV. okruh	-1 až +2	+2
	úprava križovatky s Tajovského na veľkú okružnú križovatku	-1 až +2	+2
	zrušenie malej okružnej križovatky Lidl pri plavárni	-1 až +2	+2
	rozšírenie malých okružných križovatiek pri OC Dubeň a Kaufland o jazdný pruh po okruhu	-1 až +2	+2
	vybudovanie okružnej križovatky pri OD Nay	-1 až +2	+2
	vybudovanie veľkej okružnej križovatky pri VUD s plochami pre otočenie a odstavenie vozidiel MHD	-1 až +2	+2
	výstavba novej križovatky s Rosinskou	-1 až +2	+2
Poznámka: Úprava a predĺženie jednej z hlavných radiál mesta – ulice Vysokoškolákov. Súčasťou úpravy je zmena väčšiny súčasných križovatiek.			
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa prejaví zvýšením plynulosti dopravy, z pohľadu územia mesta najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä plynulosť dopravy a časová úspora pri presunoch v rámci mesta, všetko sa jedná z pohľadu územia mesta o vplyv pozitívny. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nových priestorov pre potreby dobudovania prepojovacích komunikácií, čo predstavuje možný dopad na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby.			

Strategický cieľ: Prepojenie priemyselných zón Priemyselná – Kamenná		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Prepojenie priemyselných zón Priemyselná – Kamenná	Zákaz vstupu pre nákladné vozidlá nielen na ulicu Škultétyho, ale aj Závodskú	+2	+2
	Smerovanie nákladnej dopravy z Kragujevskej a Priemyselnej po I/61 – Kragujevská – Rajecká – Dlhá – Bytčická – Kamenná	+2	+2
	Zmena dopravného značenia na I/60 v úseku Rondel – prieplet s I/64 Rajecká	+2	+2
	Rozšírenie ulice Bytčická na úseku od podjazdu Kamenná po križovatku s Kamennou	-1 až +2	+2
	Urýchlenie výstavby IV. okruhu v úseku križovatka I/64 (Metro) Kamenná ponad ulicu Dlhá	+2	+2
	uvažované aj prepojením Cestárska – Mudroňova – Dolné Rudiny okolo SPP, ktoré je nevyhnutné opätovne sprepazdniť a využiť ako alternatívnu trasu pre nákladnú dopravu Priemyselná – Rondel	+2	+2
Poznámka: Prepojenie zón bolo riešené obchádzkovou trasou v smere Kragujevská – Mostná – Rajecká – Dlhá – Bytčická – Kamenná. Trasa vedie po cestách I. triedy I/61 a I/64 a po miestnych komunikáciách Dlhá, Bytčická, Kamenná.			
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa prejaví odľahčením niektorých častí územia najmä od nákladnej dopravy a dopravy viazanej na priemyselnú zónu Priemyselná - Kamenná, zvýšením plynulosti dopravy v časti územia mesta. Z pohľadu územia mesta sa jedná tiež o zníženie emisií pochádzajúcich z dopravy. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä odľahčenie niektorých obytných častí od dopravy, jedná sa o vplyv pozitívny. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nových priestorov pre potreby dobudovania komunikácií, čo predstavuje možný dopad na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby.			

Strategický cieľ: Riešenie zóny Solinky – Bôrik		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Riešenie zóny Solinky – Bôrik	prepojenie ulíc Borová – Gaštanova vo vnútri sídliska, ktoré výrazne odľahčí výjazd Borová – Centrálna	-1 až +2	+2
	úprava križovatky Centrálna – Rudnayova – Borová, rozšírenie o odbočovacie pruhy a zrušenie vjazdu do areálu základnej školy z Centrálne	-1 až +2	+2
	úprava križovatky Pod hájom – Centrálna – Obvodová s doplnením vetvy Bôrická cesta a následným napojením na Oravskú cestu a križovatku Oravská – Rudnaya, ÚGD odporúča križovatku riešiť ako malú okružnú	-1 až +2	+2
Poznámka: Napojenie Borovej na Centrálnu je dopravne silno problémové vzhľadom na križovatku Centrálna – Rudnayova – Borová. Dopravne problémová je celá oblasť styku Soliniek s mestskou časťou Bôrik. Návrh obsahuje tri základné opatrenia na zlepšenie dopravnej situácie.			
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa prejaví zvýšením plynulosti dopravy a tým z pohľadu územia mesta najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy, z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä plynulosť a časová úspora pri presunoch v rámci mesta, všetko sa jedná z pohľadu územia mesta o vplyv pozitívny. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv málo predpokladateľný, minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby.			

Strategický cieľ: Riešenie križovatky ulíc Cesta k Paľovej búde – Univerzitná		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Riešenie križovatky ulíc Cesta k Paľovej búde – Univerzitná	vytvorenie nového napojenia Cesty k Paľovej búde na Univerzitnú s normovými zakružovacími oblúkmi	-1 až +2	+2
	zaslepenie oboch existujúcich vjazdov na Univerzitnú, pričom vo vzniknutých priestoroch vytvára podmienky pre obsluhu existujúcej stavby	0	0
	vzhľadom na šírkové usporiadanie cesty Na Malý diel navrhuje po celej dĺžke od križovatky s Bôrickou jej zjednosmernenie (pokračovanie súčasného zjednosmerovania na úseku Bôrická – Vojenský cintorín)	0	-2 až +2
Poznámka: Križovatka ulíc Cesta k Paľovej búde a Univerzitná nadobúda dopravný význam novou výstavbou v priestore medzi oboma ulicami. Súčasný napojenie je nevyhovujúce vzhľadom na stavbu v strede existujúcej križovatky, ktorá v podstate vytvára dve križovatky a tiež vzhľadom na komplikované napojenie úzkej cesty Na Malý diel.			
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa prejaví reorganizáciou dopravy v hodnotenej lokalite a tým z pohľadu územia mesta najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je najvýznamnejší vplyv na bývalé obyvateľstvo, pričom pre časť dotknutého bývalého obyvateľstva sa jedná o vplyv negatívny () to najmä z hľadiska dopravnej vzdialenosti a zvýšenia časovej náročnosti pri presunoch v rámci mesta. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas realizácie napojenia Cesty k Paľovej búde na Univerzitnú - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby.			

Strategický cieľ: Riešenie križovatky ulíc K cintorínu – navrhovaná IV. okružná v Bánovej		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Riešenie križovatky ulíc K cintorínu – navrhovaná IV. okružná v Bánovej	Výhľadové predĺžovanie IV. okruhu od Kamennej cez Bánovú v smere na Hôrky a Ovčiarsko v Bánovej pokračuje po Bitarovskej ceste a na križovatke s cestou K cintorínu ďalej novou vetvou križovatky k cintorínu. Následne sa napojí na trasu súčasnej poľnej cesty a novou križovatkou na Družstevnú	-1 až +2	+2
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa prejaví reorganizáciou dopravy v rámci hodnoteného územia, zvýšením plynulosti dopravy a tým z pohľadu územia mesta najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä odlqahčenie niektorých mestských komunikácií, zvýšenie plynulosti a časovej úspory pri presunoch v rámci mesta, všetko sa jedná z pohľadu dotknutých obyvateľov mesta o vplyv pozitívny. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby.			

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

Statická automobilová doprava

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

Výhľadová potreba parkovacích a odstavných miest*Etapu I. – návrh do roku 2025*

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

Strategický cieľ: Statická automobilová doprava - výhľadová potreba parkovacích a odstavných miest, etapa I. – návrh do roku 2025		Hodnotenie vplyvu na:	
<i>Špecifický cieľ:</i>	<i>Cieľ</i>	Zložky ŽP	obyvateľstvo
rekonštrukcia autobusovej stanice	400 PM	-2 až +2	+2 až +3
výstavba nového OC na ul. Vysokoškolákov: KIKA	185 PM		
rozšírenie EUROPALACE	219 OM		
rozšírenie OC Dubeň na 975 PM	rozšírenie o 485 PM		
polyfunkčný komplex Dve veže na ul. Vysokoškolákov	324 PM v podzemnej garáži		
výstavba mestských bytov, ul. K Paľovej Búde	116 OM		
športové centrum ul. Karpatská,	70 PM		
Petzvalova,	HG 70 OM		
Petzvalova – Baničova	HG 100 OM		
Vlčince, Obežná ul., OC ColorPark	475 PM		
Makyta, rekonštrukcia areálu	77 PM		
FNSP	rozšírenie o 54 PM		
Studničky, Wellpark	76 PM		
nové parkovanie vo dvore vedľa hotela Polom	98 PM		
ul. Suvorovova	94 PM		
Domino, rozšírenie parkoviska	45 PM		
obytný súbor Hájik – Hradisko	720 OM, 2450 HG		
obytný súbor Rudiny I.	845 OM, 198 PM		
revitalizácia komplexu Elektrární na Štefánikovej ul.	100 PM		

Poznámka: Navrhovaná činnosť s počtom stojísk od 100 do 500 spadá pod zisťovacie konanie, s počtom stojísk nad 500 pod povinné hodnotenie a podlieha posudzovaniu vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Počas prevádzky bude potrebné uvažovať najmä s vplyvom imisnej a hlukovej záťaže, možné eliminovať realizáciou opatrení. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - zabezpečenie parkovania, úspora času, plynulosť premávky - eliminácia stresových javov.

Etapa II. – výhľad do roku 2045

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

Strategický cieľ: Statická automobilová doprava - výhľadová potreba parkovacích a odstavných miest, etapa II. – návrh do roku 2045		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
športcentrum Korytnačka,	498 PM	-2 až +2	+2 až +3
obytný súbor Rudiny II.,	314 OM + 250 HG (podzemné)		
Hájik – Bradová, IBV	cca 1 300 (PM + HG)		
Poznámka: Navrhovaná činnosť s počtom stojísk od 100 do 500 spadá pod zisťovacie konanie, s počtom stojísk nad 500 pod povinné hodnotenie a podlieha posudzovaniu vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.			
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Počas prevádzky bude potrebné uvažovať najmä s vplyvom imisnej a hlukovej záťaže, možné eliminovať realizáciou opatrení. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - zabezpečenie parkovania, úspora času, plynulosť premávky - eliminácia stresových javov.			

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

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

Strategický cieľ: Umiestnenie parkovacích a odstavných plôch a objektov statickej dopravy v centre, návrh rok 2025		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
PD 1 na Hollého ulici (A), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM 500	-1 až +2	+2 až +3
PD 2 na Hollého ulici (C), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM 200		
PD 3 na Sasinkovej ulici (B), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM 500		
PD 4 na Kmeťovej ulici (D), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM 250		
PD 5 na Predmestskej ulici, (areál bývalá Makyta), 3. nadz.podlažia	PM 600		
PD 6 pri autobusovej stanici, 1 podzemné podlažie	PM 450		
PD 7 pri futbalovom štadióne, 3 nadzemné podlažia	PM 600		
PD 8 na Štefánikovej ul., revitalizovaný objekt Elektrární, 1 podzemné podlažie	PM 104		
Poznámka: Navrhovaná činnosť s počtom stojísk od 100 do 500 spadá pod zisťovacie konanie, s počtom stojísk nad 500 pod povinné hodnotenie a podlieha posudzovaniu vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.			
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Počas prevádzky bude potrebné uvažovať najmä s vplyvom imisnej a hlukovej záťaže, možné eliminovať realizáciou opatrení. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - zabezpečenie parkovania, úspora času, plynulosť premávky - eliminácia stresových javov.			

Návrh na umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách

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

Strategický cieľ: Umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách, výhľad rok 2045		Hodnotenie vplyvu na:	
<i>Špecifický cieľ:</i>	<i>Cieľ</i>	Zložky ŽP	obyvateľstvo
PD v priestore bývalých PCHZ, 3 nadzemné podlažia	PM 300	-2 až +2	+2 až +3
PD v priestore areálu SAD, 3 nadzemné podlažia	PM 300		
PD vedľa NBS na Hlinách 3, parkovací systém: 3 - 4 podlažná veža	PM 40		
HG/PG v priestore rozšíreného centra, Rudiny 1, podzemné podlažie	PM 385		
HG/PD pri Športovej hale (tzv. Korytnačke), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM 500		
PD pre polyfunkčné objekty (plánovaná KIKA) pri čerpacej stanici OMV na ul. Vysokoškolákov (vedľa Žilinských komunikácií), 1 podzemné podlažie	PM 150		
HG na ul. Obežnej, Vlčince 2, nadzemné podlažia	PM 90		
HG na ul. Timravy, Vlčince 2, 1 podzemné a 2 nadzemné podlažia	PM 180		
HG na Solinkách pri Centrálnej ul. v priestore namiesto Zberných surovín, nadzemné podlažia	PM 90		
HG/PG v priestore Hliny 6 - Rudiny 2, 3 nadzemné podlažia	PM 210		
HG Solinky, ul. Obvodová pri obratisku liniek MHD, pre účely športovo-rekreačného areálu, 3 nadzemné	PM 300		

podlažia			
HG na Hájiku pri otočke MHD na Dadanovej ulici alebo HG na križovatke ulíc Petzvalova a M. Bela (ak to geotechnické podmienky dovoľia), nadzemné podlažia	PM 60		
HG pod ihriskom na ul. Baničovej pri ZŠ (s ihriskom na streche) na Hájiku, podzemné podlažia	PM 80		
HG na križovatke ulíc Petzvalova a J. Hronca na Hájiku s ihriskom na streche, podzemné podlažia	PM 95		
Poznámka: Navrhovaná činnosť s počtom stojísk od 100 do 500 spadá pod zisťovacie konanie, s počtom stojísk nad 500 pod povinné hodnotenie a podlieha posudzovaniu vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.			
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Počas prevádzky bude potrebné uvažovať najmä s vplyvom imisnej a hlukovej záťaže, možné eliminovať realizáciou opatrení. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - zabezpečenie parkovania, úspora času, plynulosť premávky - eliminácia stresových javov.			

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

Strategický cieľ: Umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách, výhľad rok 2045		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
PD pri plánovanom kongresovom centre v areáli ŽU, nadzemné podlažia	PM 500	-2 až +2	+2 až +3
PD pre AŽIS - areál žilinského športu, 3 nadzemné podlažia	PM 240		
Poznámka: Navrhovaná činnosť s počtom stojísk od 100 do 500 spadá pod zisťovacie konanie, s počtom stojísk nad 500 pod povinné hodnotenie a podlieha posudzovaniu vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.			
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Počas prevádzky bude potrebné uvažovať najmä s vplyvom imisnej a hlukovej záťaže, možné eliminovať realizáciou opatrení. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - zabezpečenie parkovania, úspora času, plynulosť premávky - eliminácia stresových javov.			

Návrh na umiestnenie záchytných parkovísk

Strategický cieľ: Umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách, výhľad rok 2045		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
ZP1 - v smere od Bratislavy je možné využiť priestor oproti futbalovému štadiónu v Strážove	360 PM	-2 až +2	+2
ZP2 - v smere od Martina, priestor bývalého areálu HYZA na ceste I/18	500 PM		
ZP3 - v smere od Čadce, plocha súčasného autobazáru pri motele Anita pri ceste I/11	500 PM		
ZP4 - v smere od Prievidze, priestor pri napojení 4. okružnej na cestu I/64	500 PM (môže byť aj dvojpodlažné, 1 000 PM)		
Poznámka: Navrhovaná činnosť s počtom stojísk od 100 do 500 spadá pod zisťovacie konanie, s počtom stojísk nad 500 pod povinné hodnotenie a podlieha posudzovaniu vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.			
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Odbremenenie dopravy v meste. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - zabezpečenie parkovania. ZP2 by zároveň slúžilo v lete aj pre rekreantov VD Žilina.			

Orientačný a informačný systém statickej dopravy

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

Strategický cieľ: Orientačný a informačný systém statickej dopravy		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Orientačný a informačný systém statickej dopravy	Informačné tabule	0	+2
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Žiadny vplyv na zložky ŽP. Príspevok k plynulosti dopravy v meste. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - informácie o možnosti parkovania.			

Regulácia statickej dopravy

Strategický cieľ: Regulácia statickej dopravy		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Regulácia statickej dopravy - Infraštruktúrne opatrenia v rámci parkovacej politiky	Výstavba záchytných parkovísk P + R na uplatnenie záchytného systému na okraji mesta s motivačným prvkom, <i>parkovací lístok ako lístok na MHD do mesta</i>	-1 až +2	+2
	Postupne redukovať PM v CMZ	0	+2
	Výstavba PM na úrovni terénu v 1. etape v mieste plánovaných PD	-1 až +2	+2
	Výstavba hromadných garáží s finančnou spoluúčasťou obyvateľov (s možnosťou odpredaja do vlastníctva)	-+ až +2	+2
	Zaviesť celoplošný koncept upokojujania dopravy v meste zavádzaním Zóny 30 na obslužných komunikáciách, skvalitňovaním cyklistickej a pešej infraštruktúry	+2	+2
	Skvalitňovať a preferovať MHD	+2	+2
Poznámka: Navrhovaná činnosť s počtom stojísk od 100 do 500 spadá pod zisťovacie konanie, s počtom stojísk nad 500 pod povinné hodnotenie a podlieha posudzovaniu vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.			

Všeobecné zhrnutie vplyvov:

Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Odbremenenie dopravy v meste. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - zabezpečenie parkovania, upokojenie dopravy vo vyčlenených zónach, skvalitnenie cyklistickej a pešej infraštruktúry.

Pešia doprava

Základným princípom musí byť preferencia pešieho pohybu v hraniciach mesta. Bude potrebné na pešie zóny, ktoré boli vybudované nadviazať a vytvoriť hlavné pešie komunikácie vychádzajúce z historického jadra mesta, ktoré by umožnili chodcovi bezpečný pohyb do všetkých sídlisk situovaných po obvode centra. Hlavné pešie komunikácie umožňujúce plynulý pohyb v oboch smeroch (z centra, do sídliska a naopak) by boli doplnené sieťou vedľajších peších komunikácií prepájajúcich vzájomne pešie komunikácie do systému umožňujúceho pohyb chodca po celom meste.

Hlavné pešie komunikácie by boli vedené z centra na Hájik, Hliny a Solinky, Vlčince a aj smerom do rekreácie, t.j. na Dubeň a do oblasti, medzi železnicou a riekou Váh (Riviéra).

Strategický cieľ: Pešia doprava		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Pešie komunikácie	Hlavná pešia komunikácia spájajúca Hájik s centrom mesta - mala by nadviazať na chodník vedúci z centra Hájika do Závodia a odtiaľ po ľavej strane Závodskej cesty, podchodom pod železnicou a cestou, po Háľkovej ulici až do centra	+2	+2
	Hlavná pešia komunikácia spájajúca Hájik s centrom mest - mala by nadviazať na chodník vedúci z centra Hájika do Závodia a odtiaľ po ľavej strane Závodskej cesty, podchodom pod železnicou a cestou, po Háľkovej ulici až do centra		
	Hlavná pešia komunikácia zo Soliniek do centra by zo Soliniek prešla po pešej lávke na Hliny VI a priestorom budúceho obvodového centra, južne od bytoviek - mala by pokračovať po Hečkovej ulici až do priestoru budúceho obvodového centra (medzi ul. Čulenovou, Kraskovou, Rudnayovou a Nešporovou) s pokračovaním		

	po lávke ponad Mostnú ulicu a Bernolákovou cestu až do centra		
	Hlavná pešia komunikácia z Vlčiniec do centra - mala by začínať na Nantersej ulici a pokračovala by popod Nemocničnú ulicu po Hlbokej ceste, po ul. Pod Hôrkou a v priestore pod svahom nemocnice až po Veľkú okružnú a po Predmestskej ulici až do centra		
	Hlavná pešia komunikácia vedúca do rekreačnej oblasti, ktorá by mala vzniknúť medzi sútokom Váhu a Kysuce a Váhu a Rajčianky, medzi Váhom a železničnou traťou Žilina - Bratislava. Komunikácia by vyšla z centra a po Framborskej ulici a ulici Hollého, popred ZŠ, cez železničnú trať a popod estakádu by pokračovala až po Bratislavskú cestu. Za Bratislavskou cestou by popod železničnú trať prešla až ku brehu rieky Váh a pešej lávke, ktorú bude treba vybudovať by prešla na druhý breh Váhu, do priestoru býv. Lodenice		
Námestia ako pešie zóny	vybudovať námestie ako pešiu zónu na Hájiku	-1 až +2	+2
	vybudovať námestie ako pešiu zónu na Solinkách		
	vybudovať námestie ako pešiu zónu na Vlčincoch		
	vybudovať námestie ako pešiu zónu na Hlinách VI		
	vybudovať námestie ako pešiu zónu na Rudinách		
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - skvalitnenie pešej infraštruktúry, vybudovanie námestí ako peších zón na sídliskách.			

Cyklistická doprava

Sieť cyklotrás sa navrhla ako ucelený systém, ktorý zabezpečí prepojenie jednotlivých mestských častí, susedných obcí až po presahy do územia kraja. Cieľom návrhu je systém cyklotrás v meste a jeho okolí, tak, aby mal zmysluplné využitie pre obyvateľov. Z tohto dôvodu sú pre cyklistov v meste Žilina navrhnuté cyklotrasy všetkých typov cyklistických komunikácií

Porovnanie súčasného návrhu a návrhu z Územného plánu mesta Žilina (2012) je uvedené v strategickom dokumente ÚGD M ŽA

na obr. č. 6.13, návrh cyklistickej siete v meste Žilina je v strategickom dokumente uvedený na obr. č. 6.14.

Strategický cieľ: Cyklistická doprava		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
dopravná sieť cyklistickej dopravy	cyklotrasy	-1 až +2	+2 až +3
Poznámka: Návrh dopravnej siete cyklistickej dopravy pozostáva z hlavných cyklotrás, vedľajších cyklotrás, doplnkových cyklotrás a konektorov. Samotné cyklotrasy sú vedené ako rôzne druhy pozemných komunikácií (samostatné cestičky pre cyklistov, vyhradené jazdné pruhy pre cyklistov, pozemné komunikácie s koridormi pre cyklistov, spoločné chodníky pre peších a cyklistov, upokojené pozemné komunikácie bez opatrení pre cyklistov s nízkou intenzitou motorovej premávky a nízkou maximálnou povolenou rýchlosťou. Hlavné osi cyklotrás sú nasledovné: Bánová – Závodie – Staré mesto – Považský Chlmec; Bytčica – Solinky – Hliny – Bôrik – Staré mesto – centrum - Budatín – Brodno - Vranie; Vlčince – Staré mesto – Budatín – Zádubnie – Zástranie; Považský Chlmec – Budatín – Staré mesto – Vodné dielo Žilina - Mojšová Lúčka; Trnové – Vlčince – Staré mesto; Vlčince – Rosinky – Staré mesto; Hájik – Závodie – Staré mesto; Brodno – Budatín – Staré mesto; Vranie – Budatín - Staré mesto; Hájik – Hliny – Bôrik – Staré mesto; Žilinská lehota – Strážov – Staré mesto; Vlčince – Rosinky – Vodné dielo – Teplička – Zástranie. Časť cyklosiete presahuje mestský význam a to v prípade týchto cyklotrás: Rajecká cyklomagistrála; Dolnokysucká magistrála; Vážska cyklomagistrála. Všeobecné zhrnutie vplyvov: Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Ako vplyv pozitívny je vybudovanie resp. sprevádzkovanie dopravnej infraštruktúry - funkčnej siete cyklistických komunikácií. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - skvalitnenie cyklistickej infraštruktúry.			

Verejná hromadná doprava

Plán dopravnej obslužnosti - vid' príloha

Plán dopravnej obslužnosti je uvedený v samostatnej prílohe 1 strategického dokumentu ÚGD M ŽA.

Strategický cieľ: Verejná hromadná doprava		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Plán dopravnej obslužnosti	Návrh plánu dopravnej obslužnosti Mesta Žilina	0	+2 až +3
Poznámka: Návrh dopravnej obslužnosti vychádza z analýzy súčasného a potenciálneho prepravného dopytu. Návrh rieši nasledujúce samostatné okruhy: Stanovenie potrebného počtu spojov na zvolených dopravných trasách (autobusových a trolejbusových linkách) - Posúdenie ekonomickej efektívnosti spojov MHD Žilina, Posúdenie obsaditeľnosti jednotlivých spojov v MHD Žilina počas pracovných dní,			

Posúdenie obsaditeľnosti jednotlivých spojov v MHD Žilina počas víkendov, Posúdenie obsaditeľnosti jednotlivých spojov v MHD Žilina počas pracovných dní školských prázdnin, Posúdenie nasadzovania vozidiel v MHD Žilina, Posúdenie nasadzovania vozidiel v MHD Žilina počas pracovných dní, Posúdenie nasadzovania vozidiel v MHD Žilina počas víkendov, Posúdenie nasadzovania vozidiel v MHD Žilina počas pracovných dní prázdnin, Možnosti optimalizácie vozidlového parku pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti mesta Žilina, Návrh na ponuku spojov v MHD Žilina; Časová dostupnosť MHD Žilina - Priestorová dostupnosť MHD Žilina, Možnosti optimalizácie vozidlového parku so zohľadnením reálnej kapacity vozidlového parku; Riešenie súbežnej dopravy opatrenia na zabezpečenie koordinácie MHD, autobusovej a železničnej dopravy; Preferencia vozidiel MHD na svetelne riadených križovatkách v meste Žilina - Optimalizácia vedenia liniek MHD Žilina; Potreby investícií do vozidlového parku, do technickej základne do organizácie a trasy autobusových liniek - Návrh obnovy vozidlového parku pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti mesta Žilina, Potreba investícií do rekonštrukcie trolejového vedenia a jeho rozšírenia.

Všeobecné zhrnutie vplyvov:

Vplyv na zložky ŽP i na obyvateľstvo bude pozitívny a to z hľadiska významu samotného strategického dokumentu pre rozvoj a modernizáciu MHD na území mesta.

Integrovaný dopravný systém

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

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

Trendy a odporúčania na ďalší rozvoj dopravnej infraštruktúry

Cestná automobilová doprava

V cestnej automobilovej doprave je zásadným prvkom rozvoja infraštruktúry dobudovanie diaľnice D1 na úsekoch Hričovské Pohradie – Lietavská Lúčka – Dubná Skala a D3 na úseku Strážov – Brodno.

- Hodnotenie vplyvu na zložky ŽP a obyvateľstvo pre vyššie uvedené stavby bolo prevedené v procese posudzovania vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov a následne boli premietnuté odporúčané opatrenia do procesu územného rozhodnutia a stavebného povolenia.

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

- Hodnotenie vplyvu na zložky ŽP a obyvateľstvo je uvedené v kapitole IV.1. - časť Cestná automobilová doprava.

Statická doprava

- Hodnotenie vplyvu na zložky ŽP a obyvateľstvo je uvedené v kapitole IV.1. - časť Statická doprava.

Pešia doprava

- Hodnotenie vplyvu na zložky ŽP a obyvateľstvo je uvedené v kapitole IV.1. - časť Pešia doprava.

Cyklistická doprava

- Hodnotenie vplyvu na zložky ŽP a obyvateľstvo je uvedené v kapitole IV.1. - časť Cyklistická doprava.

Verejná osobná doprava

Verejná hromadná doprava

- Hodnotenie vplyvu na zložky ŽP a obyvateľstvo je uvedené v kapitole IV.1. - časť Verejná hromadná doprava.

Pripravované zámery v oblasti modernizácie železničného uzlu Žilina

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

Krásno nad Kysucou.

- Hodnotenie vplyvu na zložky ŽP a obyvateľstvo pre vyššie uvedené stavby bolo prevedené v procese posudzovania vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov a následne boli premietnuté odporúčané opatrenia do procesu územného rozhodnutia a stavebného povolenia.

Vodná doprava

V zmysle ÚPN-M Žilina je v rámci infraštruktúry vodnej dopravy potrebné:

Zabezpečiť územnú rezervu – koridor pre dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa európskych dohôd AGN – vnútrozemské vodné cesty medzinárodného významu, existujúce i plánované a AGTC – kombinovaná doprava na vnútrozemských vodných cestách, v katastrálnych územiach mesta Žilina definovaná ako:

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

Pre uvedenú navrhovanú činnosť bude vzhľadom na predpokladaný rozsah investičného zámeru potrebné realizovať proces posudzovania vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Letecká doprava

Predĺženie RWY na konečnú dĺžku 2 450 m

Pre navrhovanú činnosť bol uskutočnený v roku 2008 - 2009 proces posudzovania vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý bol ukončený vydaním záverečného stanoviska MŽP SR, odbor hodnotenia a posudzovania vplyvov na životné prostredie č. 2212/09-3.4/ml zo dňa 01. 06. 2009, v ktorom sa uvádza, že "... na realizáciu sa odporúča navrhovaná činnosť v predloženom jedinom variante č. 1 uvedenom v zámere (tzn. komplexná rekonštrukcia dráhového systému Letiska Žilina - Dolný Hričov a realizácia protipovodňových opatrení areálu letiska s prevádzkovými súbormi: prípravné práce, letiskové pohybové plochy, pozemné objekty, komunikácie a parkoviská, letiskové svetelné vybavenie, letiskové rádionavigačné a meteorologické vybavenie, elektroinštalácie, dažďová kanalizácia, protipovodňové opatrenia a ďalšie) za dodržania podmienok určených v kapitole VI. „ZÁVERY“, časti 3. „Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti“ tohto záverečného stanoviska."

Súčasťou posudzovania bolo i predĺženie RWY na konečnú dĺžku 2 450 m.

V súčasnosti je už skončená platnosť záverečného stanoviska uplynutím lehoty 7 rokov. Vzhľadom k uvedenému bude pre uvedenú navrhovanú činnosť vzhľadom na predpokladaný rozsah investičného zámeru potrebné opätovne realizovať proces posudzovania vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Záver:

Prevažná časť navrhovaných aktivít uvedených v strategickom dokumente ÚGD M ŽA a ich naplnenie predstavuje pozitívne vplyvy na zložky ŽP a na obyvateľstvo. Negatíva sú eliminovateľné konkrétnymi opatreniami ku konkrétnym navrhovaným činnostiam.

2. ROZSAH HODNOTENIA - ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY

Rozsah hodnotenia strategického dokumentu „Územný generel dopravy mesta Žilina“ určený podľa § 8 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“) – list č. OU-ZA-OSZP-2016/003333-004/HnI zo dňa 11. 02. 2016

Pri spracovávaní Správy o hodnotení strategického dokumentu zvláštna pozornosť bola venovaná požiadavkám hodnotenia vplyvov na životné prostredie stanoveným Rozsahom hodnotenia Okresného úradu Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie určeným podľa § 8 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov – list č. OU-ZA-OSZP-2016/003333-004/HnI zo dňa 11. 02. 2016.

V nasledujúcom texte uvádzame prehľad všetkých požiadaviek s komentárom k ich riešeniu, prípadne s odkazmi na miesto Správy, kde sú tieto požiadavky riešené.

Špecifické požiadavky

Zo stanovísk doručených k oznámeniu a z obsahu oznámenia vyplynula potreba v správe o hodnotení rozpracovať nasledovné okruhy otázok súvisiacich s navrhovaným strategickým dokumentom:

2.2.1. Požadujeme zhodnotiť, ako jednotlivé varianty infraštruktúry a scenáre dopravnej politiky budú vplývať na úsporu času vo verejnej osobnej doprave.

Nulový variant (strategický dokument ÚGD M ŽA, vid' tab. 6.1)

Bude mať čiastočné pozitívne dopady na úsporu na niektorých linkách MHD, ktoré využívajú cestu I. triedy I/18 (linka č. 29 smer Žilinská Lehota) a linky č. 21, 22, 27, 30, ktoré prechádzajú cez Budatín. Po vybudovaní diaľničného privádzača na D1 je možné očakávať aj úsporu času na linkách MHD č. 20 a 22 z Bytčice.

Vo všetkých variantoch odporúčame zaviesť navrhnutú preferenciu MHD na križovatkách a rekonštrukciu trolejového vedenia a jeho dobudovanie na čiastočnú optimalizáciu vedenia liniek, čo prispeje k úspore času vo verejnej osobnej doprave.

Tiež sú navrhované opatrenia v prestavbe zastávok na bezbarierové čo zrýchli vybavenie cestujúcich na zastávkach.

Tento variant prispeje aj k úspore času na autobusových linkách verejnej hromadnej dopravy vedených cez Žilinu - Strážov, Budatín ale aj zo smeru Rajec.

Bude možné pristúpiť k úprave cestovných poriadkov vo verejnej osobnej doprave a tým reálne získať úsporu času pre cestujúcich v tomto druhu dopravy.

Variant 1/1A (strategický dokument ÚGD M ŽA, vid' tab. 6.1)

Bude mať podobné dopady ako nulový variant čiže čiastočne pozitívne dopady na úsporu času na niektorých linkách MHD, ktoré využívajú cestu I. triedy I/18 (linka č. 29 smer Žilinská

Lehota) a linky č. 21, 22, 27, 30, ktoré prechádzajú cez Budatín. Po vybudovaní diaľničného privádzača na D1 je možné očakávať aj úsporu času na linkách MHD č. 20 a 22 z Bytčice.

Vo všetkých variantoch odporúčame zaviesť navrhnutú preferenciu MHD na križovatkách a rekonštrukciu trolejového vedenia a jeho dobudovanie na čiastočnú optimalizáciu vedenia liniek, čo prispeje k úspore času vo verejnej osobnej doprave.

Tiež sú navrhované opatrenia v prestavbe zastávok na bezbarierové čo zrýchli vybavenie cestujúcich na zastávkach.

Tento variant prispeje aj k úspore času na autobusových linkách verejnej hromadnej dopravy vedených cez Žilinu - Strážov, Budatín ale ak zo smeru Rajec.

Bude možné pristúpiť k úprave cestovných poriadkov vo verejnej osobnej doprave a tým reálne získať úsporu času pre cestujúcich v tomto druhu dopravy.

Tento variant môže však prispieť k zníženiu dopadov kongescií pri dopravných nehodách na komunikáciách, ktoré využíva verejné hromadná osobná doprava. Čiastočne zníži intenzitu dopravy na týchto komunikáciách.

Variant 2 (strategický dokument ÚGD M ŽA, vid' tab. 6.1)

Bude mať čiastočne pozitívne dopady na úsporu na niektorých linkách MHD, ktoré využívajú cestu I. triedy I/18 (linka č. 29 smer Žilinská Lehota) a linky č. 21, 22, 27, 30, ktoré prechádzajú cez Budatín. Po vybudovaní diaľničného privádzača na D1 je možné očakávať aj úsporu času na linkách MHD č. 20 a 22 z Bytčice.

Zjednosmernenie druhého mestského okruhu (proti smeru hodinových ručičiek) však môže viesť k predĺženiu času cestovania na niektoré zastávky MHD, ktoré ležia v smere hodinových ručičiek. Tiež môže viesť k predĺženiu dochádzkovej vzdialenosti na niektoré zastávky MHD.

Podobné negatívne dopady bude mať na autobusové linky obsluhujúce najmä autobusovú stanicu, ktoré by zmenou smerovania predĺžili čas cestovania cestujúcich v smere od Budatína ale aj Strážova a pod.

Vo všetkých variantoch odporúčame zaviesť navrhnutú preferenciu MHD na križovatkách a rekonštrukciu trolejového vedenia a jeho dobudovanie na čiastočnú optimalizáciu vedenia liniek, čo prispeje k úspore času vo verejnej osobnej doprave.

Tiež sú navrhované opatrenia v prestavbe zastávok na bezbarierové čo zrýchli vybavenie cestujúcich na zastávkach.

Tento variant prispeje aj k úspore času na autobusových linkách verejnej hromadnej dopravy vedených cez Žilinu - Strážov, Budatín ale ak zo smeru Rajec.

Bude možné pristúpiť k úprave cestovných poriadkov vo verejnej osobnej doprave a tým reálne získať úsporu času pre cestujúcich v tomto druhu dopravy.

Tento variant môže však prispieť k zníženiu dopadov kongescií pri dopravných nehodách na komunikáciách, ktoré využíva verejné hromadná osobná doprava. Čiastočne zníži intenzitu dopravy na týchto komunikáciách.

Variant 3 (strategický dokument ÚGD M ŽA, vid' tab. 6.1)

Bude mať čiastočne pozitívne dopady na úsporu na niektorých linkách MHD, ktoré využívajú cestu I. triedy I/18 (linka č. 29 smer Žilinská Lehota) a linky č. 21, 22, 27, 30, ktoré prechádzajú cez Budatín. Po vybudovaní diaľničného privádzača na D1 je možné očakávať aj úsporu času na linkách MHD č. 20 a 22 z Bytčice.

Zjednosmernenie druhého mestského okruhu (proti smeru hodinových ručičiek) a MHD aj v smere hodinových ručičiek bude mať pozitívne dopady na ďalšiu úsporu času najmä v MHD. Je potrebné aby aj prímestská doprava mohla využívať výhodu jazdy aj v protismere a to prispeje aj v tomto druhu dopravy k úspore času pre cestujúcich.

Vo všetkých variantoch odporúčame zaviesť navrhnutú preferenciu MHD na križovatkách a rekonštrukciu trolejového vedenia a jeho dobudovanie na čiastočnú optimalizáciu vedenia liniek, čo prispeje k úspore času vo verejnej osobnej doprave.

Tiež sú navrhované opatrenia v prestavbe zastávok na bezbarierové čo zrýchli vybavenie cestujúcich na zastávkach.

Tento variant prispeje aj k úspore času na autobusových linkách verejnej hromadnej dopravy vedených cez Žilinu- Strážov, Budatín ale ak zo smeru Rajec.

Bude možné pristúpiť k úprave cestovných poriadkov vo verejnej osobnej doprave a tým reálne získať úsporu času pre cestujúcich v tomto druhu dopravy.

Tento variant môže však prispieť k zníženiu dopadov kongescií pri dopravných nehodách na komunikáciách, ktoré využíva verejná hromadná osobná doprava. Čiastočne zníži intenzitu dopravy na týchto komunikáciách.

Variant 2045 (strategický dokument ÚGD M ŽA, vid' tab. 6.1)

Bude mať pozitívne dopady na úsporu na niektorých linkách MHD, ktoré využívajú cestu I. triedy I/18 (linka č. 29 smer Žilinská Lehota) a linky č. 21, 22, 27, 30, ktoré prechádzajú cez Budatín. Po vybudovaní diaľničného privádzača na D1 je možné očakávať aj úsporu času na linkách MHD č. 20 a 22 z Bytčice.

Zjednosmernenie druhého mestského okruhu (proti smeru hodinových ručičiek) a MHD aj v smere hodinových ručičiek bude mať pozitívne dopady na ďalšiu úsporu času najmä v MHD. Je potrebné aby aj prímestská doprava mohla využívať výhodu jazdy aj v protismere a to prispeje aj v tomto druhu dopravy k úspore času pre cestujúcich.

Vo všetkých variantoch odporúčame zaviesť navrhnutú preferenciu MHD na križovatkách a rekonštrukciu trolejového vedenia a jeho dobudovanie na čiastočnú optimalizáciu vedenia liniek, čo prispeje k úspore času vo verejnej osobnej doprave.

Tiež sú navrhované opatrenia v prestavbe zastávok na bezbarierové čo zrýchli vybavenie cestujúcich na zastávkach.

Tento variant prispeje aj k úspore času na autobusových linkách verejnej hromadnej dopravy vedených cez Žilinu - Strážov, Budatín ale ak zo smeru Rajec.

Bude možné pristúpiť k úprave cestovných poriadkov vo verejnej osobnej doprave a tým reálne získať úsporu času pre cestujúcich v tomto druhu dopravy.

Tento variant môže však prispieť k najvýraznejšie zníženiu dopadov kongescií pri dopravných nehodách na komunikáciách, ktoré využíva verejná hromadná osobná doprava. Výrazne môže znížiť intenzitu ostatnej dopravy na týchto komunikáciách.

Scenár dopravnej politiky Mesta Žilina bez podpory MHD, ostatnej verejnej hromadnej dopravy a podpory nemotorovej dopravy bez parkovacej politiky

Bude mať negatívny vplyv na cestovný čas v hromadnej osobnej doprave. Nebudú garantované cestovné poriadky a bude sa znižovať kvalita MHD (starnutie vozidiel MHD a trolejového vedenia).

Scenár dopravnej politiky Mesta Žilina s podporou MHD, ostatnej verejnej hromadnej dopravy a podpory nemotorovej dopravy (pešej a cyklistickej) a s jasnou parkovacou politikou a plánom udržateľnej mobility

Bude mať pozitívny vplyv na cestovný čas v hromadnej osobnej doprave. Bude možné zvýšiť cestovnú rýchlosť a kvalitu MHD (nové vozidlá a trolejové vedenie). Zníženie počtu vozidiel resp. ďalšie nezvyšovanie výraznou podporou cyklistickej dopravy a pešej dopravy. Prepojenie zastávok MHD lepším napojením na chodníky a ich údržbou najmä v zimnom období.

Prijatie parkovacej politiky Mesta Žilina a prípadne zavedenie nízkoemisnej zóny v centre mesta podporí využívanie MHD. Pozitívne vplyv bude mať aj prípadne čiastočne resp. úplne zavedenie bezplatnej MHD pre obyvateľov s trvalým pobytom v Žiline.

2.2.2. Požadujeme zhodnotiť, ako jednotlivé varianty infraštruktúry a scenáre dopravnej politiky budú vplývať na deľbu prepravnej práce (vyjadrenú v absolútnych aj relatívnych hodnotách), ktorá je kľúčová pre posúdenie environmentálnych dopadov.

Uvedená požiadavka je spracovaná v strategickom dokumente "Územný generel dopravy mesta Žilina" - viď kapitola 4.7 *Objemová prognóza a deľba prepravnej práce osobnej dopravy*. Nižšie uvádzame výber - relevantné tabuľky s hodnotami:

Objemová prognóza osobnej dopravy

Vypočítané hodnoty objemovej prognózy (scenáre) uvedené v nasledujúcej tabuľke majú platnosť pre všetky riešené varianty usporiadania cestnej siete ÚGD bez prevádzkovania bezplatnej mestskej hromadnej dopravy.

Tab.1 Objem prepravených osôb vnútornou dopravou, scenár s platbami za lístky v mestskej hromadnej doprave

Rok	Objem prepravených osôb VN dopravou v priemerný pracovný deň [osoby/24h]					
	Pešia	IAD	HD	Bicykel	Vlak*	Spolu
2015	69 393	144 196	51 723	14 927	2 367	282 606
2030	92 490	173 750	87 559	23 922	1 801	379 522
2045	97 870	185 735	109 513	29 337	2 170	424 625

Zdroj: Výpočty autorov ÚGD mesta Žilina
ÚGD mesta Žilina

Vlak* nedostatok dát, potrebné spresniť v druhej etape

Vypočítané hodnoty objemovej prognózy (scenáre) uvedené v nasledujúcej tabuľke majú platnosť pre všetky riešené varianty usporiadania cestnej siete ÚGD s prevádzkovaním bezplatnej mestskej hromadnej dopravy.

Tab. 2 Objem prepravených osôb vnútornou dopravou, scenár s prevádzkovaním bezplatnej mestskej hromadnej dopravy

Rok	Objem prepravených osôb VN dopravou v priemerný pracovný deň [osoby/24h]					
	Pešia	IAD	HD	Bicykel	Vlak*	Spolu
2015	69 393	144 196	51 723	14 927	2 367	282 606
2030	76 767	102 513	175 955	22 486	1 801	379 522
2045	81 232	109 583	204 063	27 577	2 170	424 625

Zdroj: Výpočty autorov ÚGD mesta Žilina
ÚGD mesta Žilina

Vlak* nedostatok dát, potrebné spresniť v druhej etape

Výsledná deľba prepravnej práce

Vypočítané hodnoty prognózy deľby prepravnej práce (scenáre) uvedené v nasledujúcej tabuľke majú platnosť pre všetky riešené varianty usporiadania cestnej siete ÚGD s prevádzkovaním platenej mestskej hromadnej dopravy.

Tab. 3 Výsledná deľba prepravnej práce vnútornej prepravy osôb, scenár s platbami za lístky v mestskej hromadnej doprave

Rok/Dopravný mód	DPP [%]					
	Peši	IAD	MHD	Bicykel	Vlak	Spolu
2015	25	51	18	5	1	100
2025	24	46	23	6	1	100
2045	23	43	26	7	1	100

Zdroj: Výpočty autorov ÚGD mesta Žilina

Vypočítané hodnoty prognózy deľby prepravnej práce (scenáre) uvedené v nasledujúcej tabuľke majú platnosť pre všetky riešené varianty usporiadania cestnej siete ÚGD s prevádzkovaním bezplatnej mestskej hromadnej dopravy.

Tab. 4 Výsledná deľba prepravnej práce vnútornej prepravy osôb, scenár s prevádzkovaním bezplatnej mestskej hromadnej dopravy

Rok/Dopravný mód	DPP [%]					
	Peši	IAD	MHD	Bicykel	Vlak	Spolu
2015	25	51	18	5	1	100
2025	20	27	46	6	1	100
2045	19	26	47	7	1	100

Zdroj: Výpočty autorov ÚGD mesta Žilina

2.2.3. Požadujeme konkretizovať opatrenia na zabránenie prejazdu tranzitnej dopravy cez intravilán mesta Žilina po dobudovaní diaľnic D1 a D3 v okolí mesta Žilina.

Tranzitnú dopravu mesta Žilina reprezentuje doprava so zdrojom a cieľom mimo územie mesta. Hlavné smerovania tranzitnej dopravy sú v trasách súčasných ciest I. triedy I/61, I/18, I/64, I/11, ciest II. triedy II/507 a II/583 a tiež diaľnice D3. Trasy tranzitnej dopravy sú cez mesto vedené hlavne po 3. mestskom okruhu, reprezentovanom cestou I. triedy I/60, po úsekoch vyššie uvedených ciest I. a II. triedy v meste, ale tiež po hlavných komunikáciách ZÁKOSu. Po dobudovaní diaľnic D1a D3 v okolí Žiliny bude tranzitná doprava usmernená nasledovným spôsobom:

1. V smere západ – sever: od Trenčína po diaľnici D3 na Čadcu, s napojením ciest I/11 a II/507 v križovatke Brodne. Napojenie I/61 na D3 nie je v Strážove možné, čo však bude mať na tranzit cez mesto minimálny vplyv vzhľadom na križovatku v Hričovskom Podhradí. Tranzitná doprava bude na D3 nasmerovaná dopravným značením, vzhľadom na skrátenie trasy nie je predpoklad nevyužívania uvedenej trasy na tranzit.
2. V smere západ – východ: vedenie tranzitnej dopravy bude možné reálne zmeniť až po dobudovaní diaľnice D1 okolo Žiliny v oboch úsekoch a to Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka – Dubná Skala. Tranzitná doprava bude dopravným značením presmerovaná od Trenčína na D1 v Hričovskom Podhradí a od Martina v Dubnej Skale. Trasa bude znamenať významné skrátenie vzdialenosti aj jazdného času a nie je predpoklad nerešpektovania dopravného značenia. Presmerovanie tranzitu v smere

od Bytče z I/507 na východ, ktorá je vedená v súčasnosti mestom po I/60 a I/18 bude riešené dopravným značením už v Bytči presmerovaním na D3 do Hričovského Podhradia s pripojením na D1. Vzhľadom na atraktivitu trasy nie je predpoklad nerešpektovania smerovania dopravy.

3. V smere západ – juh: tranzitná doprava bude dopravným značením presmerovaná od Trenčína na D1 v Hričovskom Podhradí a od Rajca z I/64 na D1 v Lietavskej Lúčke. Trasa bude znamenať významné skrátenie vzdialenosti aj jazdného času a nie je predpoklad nerešpektovania dopravného značenia.
4. V smere sever – východ: od Čadce v Brodne dopravným značením na D3 do Hričovského Podhradia, potom na D1 do Dubnej Skaly a na Martin. Od Martina v Dubnej Skale na D1 do Hričovského Podhradia, potom na D3 v smere na Brodno a Čadcu. Smerovanie predstavuje predĺženie trasy o cca 15 km popri trasovaní mestom na križovatku I/64 a D1 v Lietavskej Lúčke, čo môže viesť k nerešpektovaniu dopravného značenia. V tomto prípade je potrebné realizovať kontroly smerovania tranzitujúcich nákladných vozidiel v meste na I/60, resp. na privádzači Lietavská Lúčka. Osobná kontrola môže byť nahradená automatickým snímaním identifikačných jednotiek mýtného systému v Brodne a v Lietavskej Lúčke a vyhodnotením doby prejazdu. V oboch prípadoch však môže vzniknúť problém s postihom vodičov. Účelnejší spôsob dosiahnutia smerovania tranzitu po D1a D3 mimo mesto je spoplatnenie prejazdu mestom pre tranzitujúcu nákladnú dopravu, pričom odporúčaná kontrola je automatizovaným snímaním pomocou identifikačných jednotiek mýtného systému.
5. V smere sever – juh: od Čadce v Brodne dopravným značením na D3 do Hričovského Podhradia, potom na D1 do Lietavskej Lúčky a na I/64 v smere Rajec. Od Rajca na I/64 v Lietavskej Lúčke na D1 do Hričovského Podhradia, potom na D3 v smere Brodno a Čadca. Smerovanie predstavuje predĺženie trasy o cca 15 km popri trasovaní mestom po I/64 do Lietavskej Lúčky, čo môže viesť k nerešpektovaniu dopravného značenia. Odporúčaným opatrením je ako v prípade tranzitu sever – východ spoplatnenie prejazdu mestom pre tranzitujúcu nákladnú dopravu, pričom odporúčaná kontrola je automatizovaným snímaním pomocou identifikačných jednotiek mýtného systému.
6. V smere juh – východ: od Rajca z I/64 v Lietavskej Lúčke na D1 v smere Dubná Skala a Martin, resp. späť. Trasa bude znamenať významné skrátenie vzdialenosti aj jazdného času a nie je predpoklad nerešpektovania dopravného značenia.

Nové smerovanie tranzitu okolo mesta Žilina po vybudovaní diaľnic D1 a D3 prinesie vo väčšine prípadov smerovania skrátenie trás a cestovného času. Pre smerovanie vozidiel na D1 a D3 bude použité opakované dopravné značenie. Problematickým je tranzit v smere sever – juh a predovšetkým sever – východ. V oboch prípadoch prinesie smerovanie predĺženie trasy o cca 15 km, čo môže byť zdrojom jeho nerešpektovania. Pre dosiahnutie odklonu tranzitu z mesta odporúčame pre nákladné vozidlá zaviesť spoplatnenie prejazdu mestom Žilina s využitím zariadení mýtného systému. Cena prejazdu mestom musí presahovať benefit skrátenia cestovného času oproti dlhšej trase po diaľniciach D1 a D3.

2.2.4. Požadujeme konkretizovať opatrenia na zabránenie dopravnej indukcie v meste Žilina po znížení zaťaženia doterajších kapacitných tranzitných komunikácií po dobudovaní diaľnic D1 a D3 v okolí mesta Žilina.

Hlavné úseky ZÁKOSusú v súčasnosti silno preťažené, v niektorých prípadoch aj o viac ako 50 %. Odľahčenie o tranzitnú dopravu u týchto komunikácií nebude znamenať automaticky uvoľnenie kapacity, vyvolávajúce indukciu dopravy. ÚGD však navrhuje aj iné opatrenia

na zlepšenie výkonnosti ZÁKOSu a to výstavbou nových komunikácií, predovšetkým pre riešenie kritickej situácie medzi západom mesta a centrom; zmenu organizácie dopravy v centre mesta, spojenú s výrazným obmedzením vjazdu OA do centra, posilnenie infraštruktúry cyklistickej dopravy a pod.

Spolu tieto opatrenia vytvoria možnosti na nové využitie komunikácií po znížení ich zaťaženia. Opatrenia budú smerovať predovšetkým do preferencie MHD. Okrem preferovania na svetelne riadených križovatkách budú vytvorené samostatné pruhy pre MHD na komunikáciách, kde to umožňuje priestorové usporiadanie. Bude zjednosmernená časť hlavného mestského okruhu, pričom uvoľnený priestor bude opäť určený pre MHD a jej preferenciu, mimo iného aj umožnením pohybu v protismere ostatných dopravných prúdov. Bude vytváraný priestor pre cyklistickú dopravu aj v rámci hlavného dopravného priestoru na úsekoch, kde to umožnia požiadavky na bezpečnosť dopravy.

Uvoľnená kapacita hlavných komunikácií ZÁKOSu bude teda využitá v prospech nemotorovej a hromadnej dopravy, nové využitie bude obmedzujúcim prvkom pre dopravnú indukciu.

2.2.5. V nulovom variante požadujeme uvádzať iba existujúcu a rozostavanú dopravnú infraštruktúru.

Zpracované v návrhu strategického dokumentu "Územný generel dopravy mesta Žilina".

V. NAVRHOVANÉ OPATRENIA NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE

1. OPATRENIA NA ODVRÁTENIE, ZNÍŽENIE ALEBO ZMIERNENIE PRÍPADNÝCH VÝZNAMNÝCH NEGATÍVNYCH VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA, KTORÉ BY MOHLI VYPLYNÚŤ Z REALIZÁCIE STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie za účelom posilnenia pozitívnych účinkov navrhovaných opatrení špecifikovaných v hodnotenom strategickom dokumente na základe identifikácie predpokladaných vplyvov v etape posudzovania strategického dokumentu „Územný generel dopravy mesta Žilina“ v rámci jeho špecifických cieľov odporúčame pri rozhodovaní o výbere projektov a návrhoch realizovaných aktivít zohľadňovať nasledujúce princípy a opatrenia:

- je nutné zachovať princípy ochrany prírody a krajiny,
- zohľadňovať aspekt udržateľnosti aktivity či projektu,
- zohľadňovať vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických vplyvov,
- zohľadňovať vyváženosť lokálnych a regionálnych vplyvov projektov s prihliadnutím na prípadné možné cezhraničné vplyvy,
- zohľadňovať finančnú realizovateľnosť aktivity a efektivitu vynaložených finančných prostriedkov,
- aktívne vyhľadávať možnosti spolufinancovania aktivít z iných zdrojov,
- pri príprave projektov vytvoriť podmienky na dialóg medzi expertmi, zástupcami navrhovateľov projektov, samosprávou a verejnosťou,
- strategický dokument "Územný generel dopravy mesta Žilina" je základným dokumentom pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta a priestorového usporiadania jeho územia, z toho dôvodu je ho potrebné zapracovať do územnoplánovacej dokumentácie mesta Žilina a ďalších naväzujúcich územnoplánovacích dokumentácií,
- realizácia navrhovaných činností a cieľov hodnoteného strategického dokumentu musí byť v súlade s platnou územnoplánovacou dokumentáciou mesta Žilina,
- na úrovni konkrétnych projektov zabezpečiť uplatnenie vyjadrenia súladu s územnoplánovacou dokumentáciou na miestnej úrovni (ÚPN mesta Žilina v znení jeho platných zmien a doplnkov resp. miestne príslušných spoločnou aktivitou dotknutých obcí) aj regionálnej úrovni (ÚPN VÚC Žilinského kraja v znení jeho platných zmien a doplnkov),
- v ďalšom stupni využitia strategického dokumentu odporúčame do ÚPN mesta Žilina zapracovať v strategickom dokumente ÚGD M ŽA uvedené opatrenia a to na úrovni konkrétnych riešených cieľov, projektov, činností a aktivít,
- na úrovni konkrétnych riešených projektov, činností a aktivít zabezpečiť uplatnenie posudzovania vplyvov na životné prostredie pre jednotlivé činnosti v súlade so Zákom č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov tak, aby bola zabezpečená technická a technologická optimalizácia, ich lokalizácia, výber najlepších dostupných technológií, ako aj vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických aspektov,

- na úrovni konkrétnych riešených projektov a aktivít zabezpečiť rešpektovanie legislatívnej ochrany prírody a krajiny (Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o a jej novelizácií, ktorou sa vykonáva vyššie uvedený zákon),
- v prípade možného priameho i nepriameho ovplyvnenia chránených území sústavy Natura 2000 je v prípade odôvodnenej požiadavky štátnej správy ochrany prírody a krajiny podloženej vypracovaným skríningovým formulárom odbornej organizácie ŠOP SR potrebné vypracovať primerané posúdenie vplyvov v zmysle čl. 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín (priamy vplyv nepredpokladáme vzhľadom k tomu, že územie mesta Žilina nezasahuje do žiadneho chráneného územia Natura 2000),
- stavebný zákon (Zákon č. 50/1976 Zb.) – zákon o územnom plánovaní a stavebnom poriadku a všetky prislúchajúce vykonávacie predpisy musia byť na úrovni konkrétnych riešených projektov a aktivít spadajúcich pod uvedený zákon v súlade,
- v prípade zaradenia konkrétneho projektu, činnosti resp. aktivity v zmysle Zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečistenia (zákon IPKZ) v znení jeho novelizácií postupovať pri realizácii činnosti v zmysle uvedeného zákona IPKZ,
- na úrovni konkrétnych riešených projektov a aktivít v procese predprojektovej, projektovej a poprojektovej prípravy a realizácie zámeru zabezpečiť rešpektovanie a uplatnenie platnej legislatívy na úseku zložiek životného prostredia a zdravia obyvateľstva, dodržiavanie konkrétnych stanovených limitov, podmienok a opatrení,
- podporovať projekty, činnosti a aktivity zaradené pod ciele strategického dokumentu ÚGD M ŽA, pri ich realizácii dôsledne uplatňovať princíp zvyšovanie súčasnej životnej úrovne, využívanie nových moderných ekologicky vhodných resp. výhodných technológií, postupov a poznatkov, zvyšovanie kvality zložiek životného prostredia a života, podporovanie ekologických inovácií, zachovanie trvalej udržateľnosti kvality životného prostredia, znižovanie a eliminácia existujúceho environmentálneho zaťaženia územia (hluková záťaž, imisná záťaž), znižovania stupňa znečistenia jednotlivých zložiek životného prostredia, zachovanie biodiverzity a ekologickej stability krajiny a všetky ostatné aktivity podporujúce zlepšenie kvality prírodného a životného prostredia, zdravia obyvateľstva a modernizácie spoločnosti pri zachovaní princípu trvale udržateľného rozvoja,
- Pri realizácii cieľov a projektov strategického dokumentu ÚGD M ŽA uplatňovať návrh opatrení na zmiernenie vplyvov uvedený v rámci niektorých cieľov strategického dokumentu.

VI. DÔVODY VÝBERU ZVAŽOVANÝCH ALTERNATÍV ZOHľadNÚJÚCICH CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A OPIS TOHO AKO BOLO VYKONANÉ VYHODNOTENIE VRÁTANE ŤAŽKOSTÍ S POSKYTOVANÍM POTREBNÝCH INFORMÁCIÍ, AKO NAPR. TECHNICKÉ NEDOSTATKY ALEBO NEURČITOSTI

Strategický dokument „Územný generel dopravy mesta Žilina“ je, vzhľadom na jeho charakter a proces spracovávania riešený ako jednovariantný. Je výsledkom konsenzu členov jednotlivých pracovných skupín a zohľadnenia opodstatnených pripomienok v rámci jeho prerokovania. Zároveň je hodnotený i nulový variant.

Rozsah hodnotenia strategického dokumentu ÚGD M ŽA určený Okresným úradom Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie č.j. OÚ-ZA-OSZP-2016/003333-004/HnI zo dňa podľa § 8 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v časti 1. Varianty pre ďalšie hodnotenie uvádza:

"V ďalšom hodnotení vplyvu strategického dokumentu - v správe o hodnotení požadujeme rozpracovať strategický dokument variantne.

- *Nulový variant*
- *Variant V2:* Variant predstavuje nulový stav v roku 2025, doplnený o dve nové základné prepojenia západ - centrum. Ide o prepojenie ciest Cestárska a Jánošíkova, ktoré umožní napojenie častí Hájik, Kvačalova na centrálny mestský systém. Druhým je časť IV. okruhu s prepojením I/64 (križovatka Metro) s ulicami Dlhá (mimoúrovňovo) a Kamenná. Prepojenie významným spôsobom zjednoduší pohyb nákladných vozidiel do priemyselnej zóny Kamenná a je nutným z hľadiska pripravovaného vylúčenia ťažkej dopravy z ulice Škultétyho. Zároveň bude súčasťou veľkého IV. mestského okruhu. Ďalej zahŕňa zjednosmernenie II. okruhu v smere pohybu hodinových ručičiek."

Nulový variant predstavuje stav, kedy by sa navrhovaná činnosť v území nere realizovala. Pri tomto stave by územie ostalo v súčasnom stave a bez akéhokoľvek nového zásahu a zmeny. Jedná sa o čisto teoretickú úvahu, ktorá predstavuje východiskový stav pre porovnanie vhodnosti realizácie navrhovanej činnosti v území z hľadiska hodnotenia vplyvov a najmä prijateľnosti pre jej situovanie a realizovanie.

V posudzovaní vplyvov na životné prostredie a zdravie vzhľadom na v strategickom dokumente riešené varianty v správe o hodnotení strategického dokumentu hodnotíme okrem nulového variantu i variant V2, ktorý vyplýva z rozsahu hodnotenia a priradujeme tu i variant V3 (variant V3 - je totožný s variantom V2, predpokladá ale väčšie zvýhodnenie MHD umožnením protismerného pohybu na vybraných častiach II. okruhu). V ďalšej časti posudzovania budeme tento hodnotený variant uvádzať ako V2(V3).

Negatívne vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie predpokladané v etape strategického posudzovania, je možné eliminovať prípadne odstrániť realizáciou opatrení, uvedených v kapitole V. a opatrení, ktoré vyplynú z výsledkov posudzovania podľa tretej a štvrtej časti zákona č. 24/2006 Z. z. a ktoré budú upresňované v etape povoľovania podľa stavebného zákona za účasti environmentálnych orgánov a orgánov na ochranu zdravia.

Vplyvy strategického dokumentu v predloženom a posudzovanom variante, ktoré bolo možné predpokladať v rámci etapy strategického posudzovania (SEA) nie sú takého charakteru, ktoré by spôsobili závažný vplyv na životné prostredie dotknutého územia a ktoré by bránili jeho schváleniu.

Návrh strategického dokumentu po zohľadnení požiadaviek a opatrení uvedených v kapitole IV. a V. správy o hodnotení a opodstatnených pripomienok, ktoré vyplynú z pripomienkového konania je možné predložiť na schválenie mestskému zastupiteľstvu.

VII. NÁVRH MONITOROVANIA ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE

Podľa § 16 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov sú obstarávateľ (mesto Žilina) a rezortný orgán (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR) povinní zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického dokumentu na životné prostredie, prípadne použiť na tento účel existujúci monitoring, aby sa predišlo zdvojojaniu monitorovania.

Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov strategického dokumentu 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.

Monitorovanie vplyvu strategického dokumentu je potrebné realizovať prostredníctvom merateľných indikátorov na úrovni mesta i na úrovni dotknutého regiónu. Okrem ukazovateľov ekonomicko-sociálnych je potrebné dôsledne sledovať vplyv riešenia dopravnej sústavy mesta Žilina i prostredníctvom indikátorov environmentálnych.

Medzi environmentálne indikátory možno zaradiť napr.:

- znečistenia ovzdušia vo vzťahu k doprave
- hluková záťaž vo vzťahu k doprave

Ak obstarávateľ zistí, že skutočné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie posudzovaného podľa tohto zákona sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení strategického dokumentu, je povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie a zároveň zabezpečiť zmenu, doplnenie, prípadne prepracovanie strategického dokumentu.

Na úrovni konkrétnych riešených projektov, činností a aktivít premietnutých zo strategického dokumentu na realizáciu bude legislatívne zabezpečené uplatnenie posudzovania vplyvov na životné prostredie pre jednotlivé projekty, činnosti a aktivity spadajúce pod činnosti hodnotenia vplyvov spadajúce pod posudzovanie v zmysle Zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, čo zabezpečuje uplatnenie konkrétneho cieleného návrhu monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie. Podobné je to vo vzťahu k iným legislatívnym predpisom ako je Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku a všetky príslúchajúce vykonávacie predpisy, Zákon č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečistenia v znení jeho novelizácií, Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a iných legislatívnych predpisov na úseku zložiek životného prostredia a zdravia obyvateľstva, ktorých cieľom je dodržiavanie konkrétnych stanovených limitov, podmienok a opatrení.

VIII. PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ CEZHRANIČNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE

Predmetom riešenia je strategický dokument ÚGD M ŽA, ktorý má byť základným dokumentom pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta a priestorového usporiadania jeho územia. Dopravný generel určuje koncepciu jej dlhodobého rozvoja, jeho úlohou je koncepčné riešenie všetkých druhov dopravy, ktoré sa v území realizujú. Jeho riešenie vychádza z podrobných analýz demografických a sociologických údajov, dopravnoinžinierskych prieskumov a urbanistických prognóz.

Hodnotený strategický dokument je z hľadiska predmetu riešenia viazaný hlavne na územie mesta, jeho záujmové územie tvorí i okolie mesta.

Záujmové územie okolia mesta tvoria:

- obce bezprostredne hraničiace s aglomeráciou, ktoré spravidla sprevádza i vysoké percento dochádzky do Žiliny
- spádové územie tvoria obce ležiace v priestore za záujmovým územím v okrese Žilina, s významným podielom dochádzky do mesta
- širšie vonkajšie územie reaguje na súvislosti vzťahov medzi Žilinskou aglomeráciou a ostatným územím SR, ale aj blízkosti hraníc s ČR a Poľskom

Na hodnotený strategický dokument, jeho výstupy ani s nim súvisiace rozvojové zámery nie sú viazané žiadne významné potenciálne cezhraničné environmentálne vplyvy vrátane vplyvov na obyvateľstvo. Vplyvy hodnoteného strategického dokumentu ÚGD M ŽA nepresahujú štátne hranice SR.

Všetky rozvojové zámery súvisiace s navrhovanými cieľmi strategického dokumentu, t.j. s návrhmi riešenia dopravnej sústavy mesta Žilina, budú posúdené v zmysle platnej legislatívy. Pri ich príprave a realizácii bude okrem iného uplatňovaný Zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v platnom znení, Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení, Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v platnom znení, a taktiež všetky prislúchajúce vykonávacie predpisy.

IX. NETECHNICKÉ ZHRNUTIE POSKYTNUTÝCH INFORMÁCIÍ

Základné údaje o obstarávateľovi

Označenie

Mesto Žilina

IČO: 00321796

Sídlo

Námestie obetí komunizmu 1, 011 31 Žilina

Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa, od ktorého možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie

Ing. Andrej Vidra

Tel.: 041/7063123

e-mail: andrej.vidra@zilina.sk

Mestský úrad Žilina

Námestie obetí komunizmu 1

011 31 Žilina

Mestský úrad Žilina

Námestie obetí komunizmu 1

011 31 Žilina

Základné údaje o spracovateľovi

Hlavný riešiteľ: RNDr. Miloslav Badík

ENVI-EKO, s. r. o.

Platanová 3225/2, 010 07 Žilina

Tel.: 0908 904243

E-mail: envi.eko@gmail.com

Základné údaje o strategickom dokumente

Názov

Územný generel dopravy mesta Žilina

Územie

Mesto Žilina a strategickým dokumentom vyčlenené okolie

Dotknuté obce

- Mesto Žilina
- Obec Bitarová
- Obec Gbeľany
- Obec Hôrky
- Obec Horný Hričov

- Obec Lietavská Lúčka
- Obec Mojš
- Obec Ovčiarsko
- Obec Rosina
- Obec Stráňavy
- Obec Teplička nad Váhom

Dotknuté orgány

V zmysle § 3 ods. l) Zákona č. 24/2006 Z. z. všetky orgány verejnej správy, ktorých záväzný posudok, súhlas, stanovisko alebo vyjadrenie vydávané podľa osobitných predpisov podmieňujú povolenie navrhovanej činnosti ÚGD mesta Žilina alebo ktorých vyjadrenie sa vyžaduje pred prijatím alebo schválením strategického dokumentu.

- Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR v Bratislave
- Ministerstvo životného prostredia SR v Bratislave
- Dopravný úrad v Bratislave
- Žilinský samosprávny kraj, odbor dopravy a regionálneho rozvoja
- Krajský pamiatkový úrad Žilina
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Žiline
- Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
- Okresný úrad Žilina, odbor krízového riadenia
- Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti a životné prostredie
- Železnice SR, GR, odb. stratégie

Schvaľujúci orgán

Mestské zastupiteľstvo v Žiline

Obsah a hlavné ciele strategického dokumentu a jeho vzťah k iným strategickým dokumentom

Predmetom riešenia je Územný generel dopravy mesta Žilina (ÚGD M ŽA), ktorý má byť základným dokumentom pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta a priestorového usporiadania jeho územia. Dopravný generel zahrňuje analýzu súčasného stavu dopravy v území a určuje koncepciu jej dlhodobého rozvoja. Úlohou generelu je koncepčné riešenie všetkých druhov dopravy, ktoré sa v území realizujú. Jeho riešenie vychádza z podrobných analýz demografických a sociologických údajov, dopravnoinžinierskych prieskumov a urbanistických prognóz.

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

Analýza súčasného stavu je v strategickom dokumente ÚGD M ŽA pre jeho potreby rozpracovaná v rozsahu kapitol:

- 2.1 *Urbanistická a demografická charakteristika riešeného územia*
 - 2.1.1 Širšie vzťahy, dopravná regionalizácia
 - 2.1.2 Rozdelenie územia
 - 2.1.3 Štrukturálne veličiny
- 2.2 *Analýza súčasného stavu dopravnej infraštruktúry*
 - 2.2.1 Cestná automobilová doprava

- 2.2.2 Statická automobilová doprava
- 2.2.3 Pešia doprava
- 2.2.4 Cyklistická doprava
- 2.2.5 Železničná doprava
- 2.2.6 Autobusová doprava – autobusová stanica Žilina
- 2.2.7 Letecká doprava
- 2.2.8 Vodná doprava
- 2.3 *Analýza súčasného stavu verejnej hromadnej osobnej dopravy*
 - 2.3.1 Analýza súčasného a potenciálneho prepravného dopytu
 - 2.3.2 Analýza hospodársko-ekonomických charakteristík
 - 2.3.3 Analýza zamestnanosti a nezamestnanosti
- 2.4 *Analýza minulého a odhad budúceho dopytu po preprave v rámci MHD v meste Žilina*
 - 2.4.1 Analýza dopytu po službách dopravcu DPMŽ v MHD v meste Žilina
 - 2.4.2 Analýza sezónnosti dopytu – zimné a letné obdobie
 - 2.4.3 Odhad počtu jazd v MHD Žilina
 - 2.4.4 Odhad dopytu po MHD po zavedení bezplatnej prepravy v MHD v meste Žilina v rokoch 2016 a 2017
 - 2.4.5 Zhrnutie k analytickej časti MHD Žilina
- 2.5 *Prímestská autobusová doprava*
 - 2.5.1 Analýza súčasného a potenciálneho dopytu po prímestskej autobusovej doprave v ŽSK -Žilina
 - 2.5.2 Analýza dopytu po dopravných službách na autobusových linkách vo verejnom záujme SAD Žilina vo vzťahu k mestu Žilina
 - 2.5.3 Odhad budúceho dopytu po PAD v rokoch 2015 a 2016
 - 2.5.4 Odhad dopytu po PAD v rokoch 2015 a 2016 pri zohľadnení bezplatnej prepravy v ŽOD
- 2.6 *Analýza súčasného stavu dopytu po prímestskej a regionálnej železničnej doprave*
 - 2.6.1 Intenzita prepravných prúdov z uzla Žilina

Časť 3 Dopravné prieskumy a štatistické zisťovania je v strategickom dokumente ÚGD M ŽA spracovaná v štruktúre a rozsahu rozsahu nasledujúcich kapitol:

- 3.1 *Dopravno-sociologický prieskum (DSP)*
 - 3.1.1 Metodika prieskumu
 - 3.1.2 Výsledky DSP
- 3.2 *Dopravno-sociologický prieskum (DSP)*
 - 3.2.1 Smerový dopravný prieskum
 - 3.2.2 Vyhodnotenie SDP
 - 3.2.3 Hlavné závery SDP
- 3.4 *Križovatkové dopravné prieskumy*
- 3.5 *Prieskum statickej automobilovej dopravy*
- 3.6 *Vplyv dopravy na životné prostredie*
 - 2.6.1 Hluk
 - 2.6.2 Ovzdušie

Časť 4. Komplexný výpočet dopravnej prognózy je v strategickom dokumente ÚGD M ŽA spracovaná v nasledujúcej štruktúre a rozsahu kapitol:

- 4.1 *Demografická prognóza*
 - 4.1.1 Úvod
 - 4.1.2 Metodologické poznámky
 - 4.1.3 Súčasná demografická situácia v okrese Žilina
 - 4.1.4 Demografická situácia v obciach okresu Žilina
 - 4.1.5 Projektcia obyvateľstva v obciach okresu Žilina do roku 2045

- 4.1.6 Projekcia obyvateľstva mesta Žilina do roku 2045
- 4.2 *Dopravno-sociologický prieskum (DSP)*
- 4.3 *Prognóza automobilizácie*
- 4.4 *Vývojové charakteristiky systému hromadných preprav osôb*
 - 4.4.1 Mestská a prímestská hromadná doprava
 - 4.4.2 Železničná osobná doprava
- 4.5 *Vývojové charakteristiky systému cyklistickej dopravy*
- 4.6 *Vývojové charakteristiky systému pešej dopravy*
- 4.7 *Demografická prognóza*
 - 4.7.1 Deľba prepravnej práce Dopravno-sociologického prieskumu
 - 4.7.2 Objemová prognóza osobnej dopravy
 - 4.7.3 Dopravné výkony automobilovej dopravy
 - 4.7.4 Výsledná deľba prepravnej práce

Časť 5. Dopravný model pre výhľadový stav je v strategickom dokumente ÚGD M ŽA spracovaná rozsahu nasledujúcich kapitol:

- 5.1 *Výpočet matíc prepravných vzťahov*
- 5.2 *Model dopravnej ponuky*
- 5.3 *Model dopytu*
- 5.4 *Deľba prepravnej práce*
- 5.5 *Pridelenie dopravy na cestnú sieť*

Časť 6. Návrh riešenia dopravnej sústavy mesta Žilina je v strategickom dokumente ÚGD M ŽA rozpracovaná v štruktúre:

- 6.1. *Hlavné princípy návrhu*
- 6.2. *Hlavné princípy návrhu*
 - 6.2.1 Študované varianty riešenia
 - 6.2.2 Popis rozpracovaných variantov
 - 6.2.3 Zaťaženie cestnej siete a kategorizácia komunikácií
 - 6.2.4 Výber variantu pre ďalšie riešenie
 - 6.2.5 Riešenie II. mestského okruhu
 - 6.2.6 Riešenie napojenia AŽIŠ
 - 6.2.7 Riešenie prepojení západ - centrum
 - 6.2.8 Preložka I/64 – IV. okruh
 - 6.2.9 Ulica Vysokoškolákov
 - 6.2.10 Prepojenie priemyselných zón Priemyselná – Kamenná
 - 6.2.11 Riešenie zóny Solinky – Bôrik
 - 6.2.12 Riešenie križovatky ulíc Cesta k Paľovej búde – Univerzitná
 - 6.2.13 Riešenie križovatky ulíc K cintorínu – navrhovaná IV. okružná v Bánovej
 - 6.2.14 Riešenie Kuzmányho ulice
- 6.3. *Statická automobilová doprava*
 - 6.3.1 Statická doprava – výhľad
 - 6.3.2 Orientačný a informačný systém statickej dopravy
 - 6.3.3 Regulácia statickej dopravy
- 6.4 *Pešia doprava*
- 6.5 *Cyklistická doprava*
- 6.6 *Verejná hromadná doprava*
 - 6.6.1 Plán dopravnej obslužnosti mesta Žilina
 - 6.6.2 Integrovaný dopravný systém

Poznámka:

Plán dopravnej obslužnosti je uvedený v samostatnej prílohe 1 strategického dokumentu ÚGD M ŽA vzhľadom na to, že ide o ucelený dokument, ktorý je vyžadovaný zákonom o cestnej doprave a zákonom o dráhach ako základ pre objednávanie mestskej hromadnej dopravy zo strany mesta Žilina. Plán dopravnej obslužnosti obsahuje aj návrhy na investície do vozidlového parku, súvisiacej technickej infraštruktúry, zastávok MHD a navrhovaných úprav vedenie liniek MHD.

- 6.7 Možnosti vybudovania Integrovaného dopravného systému v Žiline a ŽSK
 - 6.7.1 Analýza stavu realizácie Integrovaného dopravného systému v Žilinskom samosprávnom kraji (ŽRIDS)
 - 6.7.2 Možná realizácia rozsiahlejšieho Integrovaného dopravného systému v Žilinskom samosprávnom kraji

Časť 7. Vyhodnotenie prognózneho rozvoja na životné prostredie je v ÚGD M ŽA rozpracovaná v štruktúre:

- 7.1 Zaťaženie územia hlukom od dopravy
- 7.2 Zaťaženie územia exhalátmi od dopravy
- 7.3 Zhodnotenie vplyvov

Časť 8. Trendy a odporúčania na ďalší rozvoj dopravnej infraštruktúry je v strategickom dokumente spracovaná v štruktúre:

- 8.1 Cestná automobilová doprava
- 8.2 Statická doprava
- 8.3 Pešia doprava
- 8.4 Cyklistická doprava
- 8.5 Verejná osobná doprava
 - 8.5.1 Verejná cestná doprava
 - 8.5.2 Pripravované zámery v oblasti modernizácie železničného uzlu Žilina
 - 8.5.3 Uvoľnenie územia
 - 8.5.4 Obsluha jednotlivých častí mesta
- 8.6 Vodná doprava
- 8.7 Letecká doprava
 - 8.7.1 Predĺženie RWY na konečnú dĺžku 2 450 m
 - 8.7.2 Požiadavky predpisu L 14 I Letiská na prekážkové roviny – obmedzenie prekážok
 - 8.7.3 Ochranné pásma užšieho okolia letiska
 - 8.7.4 Ochranné pásma letiska so zákazom stavieb
 - 8.7.5 Heliport FNSP Žilina
- 8.8 Orientačné vyčíslenie investičných nákladov
 - 8.8.1 Návrh dopravnej infraštruktúry
 - 8.8.2 Návrh parkovacích domov a hromadných garáží

Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie (primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne aj negatívne)

Environmentálne vplyvy na zložky životného prostredia a vplyvy na zdravie - všeobecné hodnotenie

Geologické a geomorfologické pomery, geodynamické javy

Žiadna z navrhovaných činností hodnotených v strategickom dokumente nie je takého charakteru, aby pri svojej realizácii pri dodržaní navrhovaných opatrení mohla mať vplyv na geologická a geomorfologické pomery a geodynamické javy hodnoteného územia.

Nerastné suroviny

Realizáciou navrhovaných činností nedôjde ku zhoršeniu stavu zdrojov nerastných surovín, aktivity ÚGD M ŽA nezasahujú do žiadnych vymedzených priestorov nerastných surovín.

Ovzdušie a kvalita ovzdušia

Realizáciou navrhovaných činností uvedených v ÚGD M ŽA nedôjde ku zhoršeniu kvality ovzdušia. Naopak, viaceré aktivity prispievajú na území mesta k lokálnemu zníženiu emisnej záťaže pochádzajúcej z cestnej dopravy.

Hydrologické pomery a kvalita vôd

Realizáciou strategickým dokumentom navrhovaných činností pri dodržaní navrhovaných opatrení nedôjde ku zhoršeniu hydrologických pomerov ani kvality a stavu povrchových či podpovrchových vôd.

Pôdy, kvalita pôdy, zábery pôdy

Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde ku zhoršeniu pôdných pomerov ani kvality pôdy na území mesta. Nepredpokladajú sa významne rozsiahle zábery pôdy, ku ktorým by malo dôjsť realizáciou navrhovaných aktivít.

Rastlinstvo a živočíšstvo, biodiverzita

Realizáciou navrhovaných činností a ich sprievodných aktivít uvedených v strategickom dokumente ÚGD M ŽA nedôjde ku zhoršeniu biotických pomerov na území mesta Žilina.

Kvalita životného prostredia a jeho poškodenie

Realizáciou navrhovaných činností uvedených v ÚGD M ŽA nedôjde ku zvýšeniu stupňa poškodenia území životného prostredia v navrhovanej činnosti dotknutom území mesta.

Ochrana prírody, environmentálne významné územia

Národná sústava chránených území

Hodnotený strategický dokument ÚGD M ŽA nezasahuje do žiadnych vyhlásených veľkoplošných ani maloplošných chránených území.

Natura 2000

Strategický dokument a v ňom hodnotené činnosti nezasahujú do územia žiadnych chránených vtáčích území ani do území európskeho významu, strategický dokument a jeho hodnotené aktivity nemá žiaden vplyv na sústavu chránených území Natura 2000.

Územia chránené v zmysle medzinárodných dohovorov

Realizáciou navrhovaných činností uvedených v ÚGD M ŽA nedôjde ku poškodeniu žiadnych území chránených v zmysle medzinárodných dohovorov.

Obyvateľstvo, mesto Žilina

Naplnenie cieľov strategického dokumentu ÚGD M ŽA ako koncepčného dokumentu pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta a priestorového usporiadania jeho územia chápeme z pohľadu obyvateľstva, fungovania mesta Žilina a jeho všetkých aktivít ako pozitívny jav. Prevažujú tu vplyvy pozitívne, negatívne vplyvy je možné minimalizovať cielenými opatreniami.

Hlavné environmentálne problémy vrátane zdravotných problémov, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu

Z hľadiska hodnotenia ÚGD M ŽA možno identifikovať tieto hlavné environmentálne problémy, ktoré súvisia s predmetom riešenia tohto strategického dokumentu:

- hluková záťaž
- znečistenie ovzdušia

Hluková záťaž

Na základe spracovaného riešenia výhľadového nulového variantu zaťaženia komunikačného systému mesta Žilina je zrejmé, že nosné zberné komunikácie budú výrazne zaťažené zvýšenou hlukovou záťažou. Hlavné komunikácie ZÁKOSu, najmä I/18, I/64, I/11 dosiahnu hlukovú hladinu 70 - 80 dB.

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

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

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

Znečistenia ovzdušia

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

Najvýznamnejšie prispievalo podľa výsledkov modelovania k celkovej imisnej situácii v prípade PM₁₀ lokálne vykurovanie (10 – 20 µg/m³). Ďalšou významnou skupinou zdrojov boli priemyslové zdroje (najmä na území ČR plošne okolo 5 µg/m³, miestne však príspevky dosahovali 20 µg/m³). Okrem toho sa na stave kvality ovzdušia podieľa automobilová doprava. Potvrdzujú to aj výsledky projektu AIR PROGRES CZECHO-SLOVAKIA, ktorý určil automobilovú dopravu a individuálne vykurovanie v Žilinskom kraji ako významný zdroj

lokálneho znečistenia ovzdušia, pričom znečistenie z priemyselných zdrojov už nie je také výrazné. Cestná doprava pôsobila na ročné priemerné koncentrácie PM₁₀ podľa výsledkov modelovania lokálne okolo frekventovaných komunikácií (2 – 6 µg/m³).

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

Posúdenie očakávaných environmentálnych vplyvov strategického dokumentu ÚGD M ŽA na zložky životného prostredia a vplyvy na zdravie

Kritériám sa priradzovali relatívne hodnoty, vyjadrujúce mieru vplyvu v porovnaní s týmito extrémnymi hodnotami, zároveň sa hodnotil i rozdiel oproti súčasnému stavu.

Hodnotiace kritériá významnosti vplyvov:

- +3 významný prospešný vplyv s dlhodobým pôsobením na väčšom území alebo krátkodobým pôsobením na väčšom území, podstatný rozdiel voči súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- +2 prospešný vplyv stredného významu s dlhou dobou pôsobenia, badateľný rozdiel voči súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- +1 prospešný vplyv mierny, lokálny, krátkodobý, minimálny rozdiel oproti súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- 0 irelevantný až zanedbateľný vplyv
- 1 vplyv mierny, lokálny, krátkodobý, eliminovateľný dostupnými prostriedkami, minimálny rozdiel oproti súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- 2 vplyv stredného významu s dlhou dobou pôsobenia, zmierniteľný dostupnými prostriedkami, badateľný rozdiel voči súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante
- 3 významný vplyv s dlhodobým pôsobením na väčšom území alebo krátkodobým pôsobením na väčšom území, zmierniteľný ochrannými opatreniami, podstatný rozdiel voči súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante

V hodnotení (metóda rating system) nie je zohľadnená váha jednotlivých vplyvov, to znamená, že rovnaké pridelené hodnotenie dvoch vplyvov nemusí byť váhovo rovnako významné v celkovom kontexte hodnotenia. Účelom tohto priradenia negatívnych i pozitívnych hodnôt jednotlivým vplyvom hodnotenej činnosti od tímu spracovateľov správy o hodnotení je získať čo najviac informácií o negatívnych i pozitívnych vplyvoch s odhadom ich významnosti podľa vyššie stanovených kritérií významnosti vplyvov.

Cestná automobilová doprava*Riešenie II. mestského okruhu*

II. mestský okruh - je tvorený ulicami Veľká okružná – 1. mája – Hviezdoslavova – Kálov – Hurbanova. Okruh je nadmerne zaťažný, zasahuje do hlavnej pešej trasy pred železničnou stanicou a nachádza sa na ňom výrazne preťažená križovatka so Španýlovou. Analyzovaná bola možnosť zjednosmernenia okruhu aj vyčlenenie samostatného pruhu pre MHD. Ďalším pozitívom variantu je pri prepojení Májovej a Ľavobrežnej aj odľahčenie v súčasnosti neúmerne zaťaženej Kysuckej ulice.

Strategický cieľ: <i>Riešenie II. mestského okruhu</i>		Hodnotenie vplyvu na:	
<i>Špecifický cieľ:</i>	<i>Cieľ</i>	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Zjednosmernenie okruhu	zvýšenie plynulosti dopravy	+2	+2
	zníženie zaťažnosti križovatiek	+2	+2
	vyčlenenie samostatného pruhu pre MHD	+1	+3
Prepojenie ul. 1. mája a Ľavobrežnej	odľahčenie neúmerne zaťaženej Kysuckej ulice	-1 až +2	+2
Napojenie predĺženia ul. 1. mája, Mimoúrovňové križovanie so železničnou traťou: a) formou podjazdu b) formou nadjazdu	možné realizovať s ukončením pred križovatkou 1. mája – Milcova, s možnosťou smerovania dopravy po výjazdu na ulice Milcova – Dlabača – Hviezdoslavova. Smerovanie predpokladá opätovné prepojenie ulíc Dlabača a Hviezdoslavova. Smerovanie by v prípade rozšírenia Májovej umožnilo zachovať jednosmernú dopravu na II. okruhu až po Hviezdoslavovu.	-1 až +2	+2
	výjazd zasahuje až ku križovatke so Štefánikovou ulicou a prakticky vylučuje zapojenie ulice 1. mája do jednosmernej dopravy na II. okruhu.	-1 až +1	+2
Prepojenie ul. 1. mája a Ľavobrežnej a na Uhoľnú	vytvára novú časť II. okruhu po trase 1. mája – Uhoľná – Kysucká – Kálov a pri plánovanom rozšírení ulice Kysuckej umožní vylúčiť dopravu s výnimkou MHD pred železničnou stanicou	+2	+2
	vytvorí predpoklady pre plánovanú zmenu polohy autobusovej stanice do terminálu integrovanej dopravy na Uhoľnej	-1 až +2	+2

Napojenie NsP	napojenie na Nemocničnú - navrhnutá polovičná križovatka s pravým vjazdom a výjazdom	-1 až +2	+2 až +3
	pre napojenie z centra mesta zachovať súčasné napojenie vratnou vetvou, ale s podmienkou zablokovania priameho vstupu z Nemocničnej	0	0
	nové parkovisko pre návštevníkov NsP v areáli a tiež návrh zmeny organizácie dopravy v areáli nemocnice	-1 až +2	+2 až +3
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa prejaví zvýšením plynulosti dopravy a tým z pohľadu územia mesta najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy, z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä plynulosť a časová úspora pri presunoch v rámci mesta, všetko sa jedná z pohľadu územia mesta o vplyv významný pozitívny. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nového priestoru pre potreby autobusovej stanice s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby.			

Strategický cieľ: Riešenie napojenia AŽIŠ		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Napojenie AŽIŠ	návrh mostného objektu ponad Váh s napojením na Ľavobrežnú v lokalite trasy pešej lávky	-2 až +2	+3
	Alternatíva 1: využitie vratnej vetvy Ľavobrežná v križovatke s Na Horeváží v zmysle ÚPN-M. V opačnom smere AŽIŠ – Teplica prepojenie napojením AŽIŠ na cestu II/583	-2 až +2	+2
	Alternatíva 2: zachovanie len pravých odbočení a riešenie opačných smerov len cez napojenie na II/583	-2 až +2	+3
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Jedná sa o nové napojenie pripravovaného priestoru AŽIŠ, zjednodušenie dopravného napojenia. Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa prejaví zvýšením plynulosti dopravy a tým z pohľadu územia mesta najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä zjednodušenie dopravy do cieľa AŽIŠ, plynulosť a časová úspora pri presunoch v rámci mesta, všetko sa jedná z pohľadu obyvateľstva o vplyv významný pozitívny. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nového priestoru pre potreby výstavby napojenia a to najmä v priestore premostenia Váhu s možným dopadom na horninové prostredie, podzemné a povrchové vody, nadregionálny biokoridor Váhu a biotu. V prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. V prípade eliminácie dopadu vplyvu na nadregionálny biokoridor Váhu je potrebné prijať opatrenia s dôrazom minimalizácie bariérového efektu na biokoridor i faunu (Váh je ťahová cesta vtáctva interkontinentálneho významu).			

Strategický cieľ: Riešenie prepojení západ – centrum		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Prepojenie ulice Cestárska a Mudroňova s ulicou Jánošíkova	spojenie novej trasy II. okruhu s obytnou zónou Rázusova a následne celou západnou časťou mesta	-1 až +2	+2
	vhodnosť prepojenia pre osobnú dopravu a pre autobusy MHD	+2	+2
	alternatívne predĺženie po ulicu Bratislavská je vzhľadom na výškové pomery a podjazdné výšky možné len pre osobné vozidlá	-1 až +2	+2
Prepojenie ulice Saleziánska – Žitná	upriame napojenie centra mesta	+2	+2
	nevýhodou je nutnosť mimoúrovňového kríženia železničnej trate a vjazd do komplikovanej križovatky Žitná – Škultétyho, po odklonení nákladnej dopravy zo Škultétyho by malo zaťaženie križovatky klesnúť	-1 až +2	+2
Prepojenie ulice Kamenná a Bytčická s I/64 (Metro) ponad ulicu Dlhá	predĺžením na ulicu Kamenná vznikne prepojenie do priemyselnej zóny s výrazným odľahčením ulíc Bytčická, Dlhá, Kamenná v smere na Váhostav a tiež okružnej križovatky Váhostav	-1 až +2	+3
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa z hľadiska presmerovania dopravy na nové prepojenia západ - východ prejaví odľahčením intenzity dopravy z iných mestských komunikácií, zvýšením plynulosti dopravy a tým z pohľadu územia mesta najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä plynulosť a časová úspora pri presunoch v rámci mesta, všetko sa jedná z pohľadu územia mesta o vplyv významný pozitívny. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nových priestorov pre potreby dobudovaní prepojovacích komunikácií, čo predstavuje možný dopad na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby.			

Strategický cieľ: Ulica Vysokoškolákov		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Ulica Vysokoškolákov	úprava súčasného nevyhovujúceho stavu rozšírením na plnohodnotnú 4-pruhovú komunikáciu po napojenie na Rosinskú cestu a jej predĺženie v lokalite fy Galimex po plánovaný IV. okruh	-1 až +2	+2
	úprava križovatky s Tajovského na veľkú okružnú križovatku	-1 až +2	+2
	zrušenie malej okružnej križovatky Lidl pri plavárni	-1 až +2	+2
	rozšírenie malých okružných križovatiek pri OC Dubeň a Kaufland o jazdný pruh po okruhu	-1 až +2	+2
	vybudovanie okružnej križovatky pri OD Nay	-1 až +2	+2
	vybudovanie veľkej okružnej križovatky pri VUD s plochami pre otočenie a odstavenie vozidiel MHD	-1 až +2	+2
	výstavba novej križovatky s Rosinskou	-1 až +2	+2
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa prejaví zvýšením plynulosti dopravy, z pohľadu územia mesta najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä plynulosť dopravy a časová úspora pri presunoch v rámci mesta, všetko sa jedná z pohľadu územia mesta o vplyv pozitívny. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nových priestorov pre potreby dobudovaní prepojujúcich komunikácií, čo predstavuje možný dopad na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby.			

Strategický cieľ: Prepojenie priemyselných zón Priemyselná – Kamenná		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Prepojenie priemyselných zón Priemyselná – Kamenná	Zákaz vstupu pre nákladné vozidlá nielen na ulicu Škultétyho, ale aj Závodskú	+2	+2
	Smerovanie nákladnej dopravy z Kragujevskej a Priemyselnej po I/61 – Kragujevská – Rajecká – Dlhá – Bytčická – Kamenná	+2	+2
	Zmena dopravného značenia na I/60 v úseku Rondel – prieplet s I/64 Rajecká	+2	+2
	Rozšírenie ulice Bytčická na úseku od podjazdu Kamenná po križovatku s Kamennou	-1 až +2	+2
	Urýchlenie výstavby IV. okruhu v úseku križovatka I/64 (Metro) Kamenná ponad ulicu Dlhá	+2	+2
	uvažované aj prepojením Cestárska – Mudroňova – Dolné Rudiny okolo SPP, ktoré je nevyhnutné opätovne sprepazdniť a využiť ako alternatívnu trasu pre nákladnú dopravu Priemyselná – Rondel	+2	+2
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa prejaví odľahčením niektorých častí územia najmä od nákladnej dopravy a dopravy viazanej na priemyselnú zónu Priemyselná - Kamenná, zvýšením plynulosti dopravy v časti územia mesta. Z pohľadu územia mesta sa jedná tiež o zníženie emisií pochádzajúcich z dopravy. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä odľahčenie niektorých obytných častí od dopravy, jedná sa o vplyv pozitívny. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nových priestorov pre potreby dobudovaní komunikácií, čo predstavuje možný dopad na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby.			

Strategický cieľ: Riešenie zóny Solinky – Bôrik		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Riešenie zóny Solinky – Bôrik	prepojenie ulíc Borová – Gaštanova vo vnútri sídliska, ktoré výrazne odľahčí výjazd Borová – Centrálna	-1 až +2	+2
	úprava križovatky Centrálna – Rudnayova – Borová, rozšírenie o odbočovacie pruhy a zrušenie vjazdu do areálu základnej školy z Centrálna	-1 až +2	+2
	úprava križovatky Pod hájom – Centrálna – Obvodová s doplnením vetvy Bôrická cesta a následným napojením na Oravskú cestu a križovatku Oravská – Rudnaya, ÚGD odporúča križovatku riešiť ako malú okružnú	-1 až +2	+2
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa prejaví zvýšením plynulosti dopravy a tým z pohľadu územia mesta najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy, z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä plynulosť a časová úspora pri presunoch v rámci mesta, všetko sa jedná z pohľadu územia mesta o vplyv pozitívny. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv málo predpokladateľný, minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby.			

Strategický cieľ: Riešenie križovatky ulíc Cesta k Paľovej búde – Univerzitná		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Riešenie križovatky ulíc Cesta k Paľovej búde – Univerzitná	vytvorenie nového napojenia Cesty k Paľovej búde na Univerzitnú s normovými zakružovacími oblúkmi	-1 až +2	+2
	zaslepenie oboch existujúcich vjazdov na Univerzitnú, pričom vo vzniknutých priestoroch vytvára podmienky pre obsluhu existujúcej stavby	0	0
	vzhľadom na šírkové usporiadanie cesty Na Malý diel navrhuje po celej dĺžke od križovatky s Bôrickou jej zjednosmernenie (pokračovanie súčasného zjednosmerenia na úseku Bôrická – Vojenský cintorín)	0	-2 až +2
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa prejaví reorganizáciou dopravy v hodnotenej lokalite a tým z pohľadu územia mesta najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je najvýznamnejší vplyv na bývalé obyvateľstvo, pričom pre časť dotknutého bývalého obyvateľstva sa jedná o vplyv negatívny () to najmä z hľadiska dopravnej vzdialenosti a zvýšenia časovej náročnosti pri presunoch v rámci mesta. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas realizácie napojenia Cesty k Paľovej búde na Univerzitnú - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby.			

Strategický cieľ: Riešenie križovatky ulíc K cintorínu – navrhovaná IV. okružná v Bánovej		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Riešenie križovatky ulíc K cintorínu – navrhovaná IV. okružná v Bánovej	Výhľadové predĺžovanie IV. okruhu od Kamennej cez Bánovú v smere na Hôrky a Ovčiarsko v Bánovej pokračuje po Bitarovskej ceste a na križovatke s cestou K cintorínu ďalej novou vetvou križovatky k cintorínu. Následne sa napojí na trasu súčasnej poľnej cesty a novou križovatkou na Družstevnú	-1 až +2	+2
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa realizácia cieľa prejaví reorganizáciou dopravy v rámci hodnoteného územia, zvýšením plynulosti dopravy a tým z pohľadu územia mesta najmä znížením emisií pochádzajúcich z dopravy. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä odľahčenie niektorých mestských komunikácií, zvýšenie plynulosti a časovej úspory pri presunoch v rámci mesta, všetko sa jedná z pohľadu dotknutých obyvateľov mesta o vplyv pozitívny. Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby.			

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

Statická automobilová doprava

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

Výhľadová potreba parkovacích a odstavných miest

Etapa I. – návrh do roku 2025

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

Strategický cieľ: Statická automobilová doprava - výhľadová potreba parkovacích a odstavných miest, etapa I. – návrh do roku 2025		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
rekonštrukcia autobusovej stanice	400 PM	-2 až +2	+2 až +3
výstavba nového OC na ul. Vysokoškolákov: KIKA	185 PM		
rozšírenie EUROPALACE	219 OM		
rozšírenie OC Dubeň na 975 PM	rozšírenie o 485 PM		
polyfunkčný komplex Dve veže na ul. Vysokoškolákov	324 PM v podzemnej garáži		
výstavba mestských bytov, ul. K Paľovej Búde	116 OM		
športové centrum ul. Karpatská,	70 PM		
Petzvalova,	HG 70 OM		
Petzvalova – Baničova	HG 100 OM		
Vlčince, Obežná ul., OC ColorPark	475 PM		
Makyta, rekonštrukcia areálu	77 PM		
FNSP	rozšírenie o 54 PM		
Studničky, Wellpark	76 PM		
nové parkovanie vo dvore vedľa hotela Polom	98 PM		
ul. Suvorovova	94 PM		
Domino, rozšírenie parkoviska	45 PM		
obytný súbor Hájik – Hradisko	720 OM, 2450 HG		
obytný súbor Rudiny I.	845 OM, 198 PM		
revitalizácia komplexu Elektrární na Štefánikovej ul.	100 PM		
Poznámka: Navrhovaná činnosť s počtom stojísk od 100 do 500 spadá pod zisťovacie konanie, s počtom stojísk nad 500 pod povinné hodnotenie a podlieha posudzovaniu vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.			
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Počas prevádzky bude potrebné uvažovať najmä s vplyvom imisnej a hlukovej záťaže, možné eliminovať realizáciou opatrení. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - zabezpečenie parkovania, úspora času, plynulosť premávky - eliminácia stresových javov.			

Etapa II. – výhľad do roku 2045

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

Strategický cieľ: Statická automobilová doprava - výhľadová potreba parkovacích a odstavných miest, etapa II. – návrh do roku 2045		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
športcentrum Korytnačka,	498 PM	-2 až +2	+2 až +3
obytný súbor Rudiny II.,	314 OM + 250 HG (podzemné)		
Hájik – Bradová, IBV	cca 1 300 (PM + HG)		
Poznámka: Navrhovaná činnosť s počtom stojísk od 100 do 500 spadá pod zisťovacie konanie, s počtom stojísk nad 500 pod povinné hodnotenie a podlieha posudzovaniu vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.			
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Počas prevádzky bude potrebné uvažovať najmä s vplyvom imisnej a hlukovej záťaže, možné eliminovať realizáciou opatrení. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - zabezpečenie parkovania, úspora času, plynulosť premávky - eliminácia stresových javov.			

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

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

Strategický cieľ: Umiestnenie parkovacích a odstavných plôch a objektov statickej dopravy v centre, návrh rok 2025		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
PD 1 na Hollého ulici (A), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM 500	-1 až +2	+2 až +3
PD 2 na Hollého ulici (C), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM 200		
PD 3 na Sasinkovej ulici (B), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM 500		
PD 4 na Kmeťovej ulici (D), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM 250		
PD 5 na Predmestskej ulici, (areál bývalá Makyta), 3. nadz.podlažia	PM 600		
PD 6 pri autobusovej stanici, 1 podzemné podlažie	PM 450		
PD 7 pri futbalovom štadióne, 3 nadzemné podlažia	PM 600		
PD 8 na Štefánikovej ul., revitalizovaný objekt Elektrární, 1 podzemné podlažie	PM 104		
Poznámka: Navrhovaná činnosť s počtom stojísk od 100 do 500 spadá pod zisťovacie konanie, s počtom stojísk nad 500 pod povinné hodnotenie a podlieha posudzovaniu vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.			
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Počas prevádzky bude potrebné uvažovať najmä s vplyvom imisnej a hlukovej záťaže, možné eliminovať realizáciou opatrení. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - zabezpečenie parkovania, úspora času, plynulosť premávky - eliminácia stresových javov.			

Návrh na umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách

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

Strategický cieľ: Umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách, výhľad rok 2045		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
PD v priestore bývalých PCHZ, 3 nadzemné podlažia	PM 300	-2 až +2	+2 až +3
PD v priestore areálu SAD, 3 nadzemné podlažia	PM 300		
PD vedľa NBS na Hlinách 3, parkovací systém: 3 - 4 podlažná veža	PM 40		
HG/PG v priestore rozšíreného centra, Rudiny 1, podzemné podlažie	PM 385		
HG/PD pri Športovej hale (tzv. Korytnačke), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM 500		
PD pre polyfunkčné objekty (plánovaná KIIKA) pri čerpacej stanici OMV na ul. Vysokoškolákov (vedľa Žilinských komunikácií), 1 podzemné podlažie	PM 150		
HG na ul. Obežnej, Vlčince 2, nadzemné podlažia	PM 90		
HG na ul. Timravy, Vlčince 2, 1 podzemné a 2 nadzemné podlažia	PM 180		
HG na Solinkách pri Centrálnnej ul. v priestore namiesto Zberných surovín, nadzemné podlažia	PM 90		
HG/PG v priestore Hliny 6 - Rudiny 2, 3 nadzemné podlažia	PM 210		
HG Solinky, ul. Obvodová pri obratisku liniek MHD, pre účely športovo-rekreačného areálu, 3 nadzemné podlažia	PM 300		
HG na Hájiku pri otočke MHD na Dadanovej ulici aleboHG na križovatke ulíc Petzvalova a M. Bela (ak to geotechnické podmienky dovoľia), nadzemné podlažia	PM 60		
HG pod ihriskom na ul. Baničovej pri ZŠ (s ihriskom na streche) na Hájiku, podzemné podlažia	PM 80		
HG na križovatke ulíc Petzvalova a J. Hronca na Hájiku s ihriskom na streche, podzemné podlažia	PM 95		
Poznámka: Navrhovaná činnosť s počtom stojísk od 100 do 500 spadá pod zisťovacie konanie, s počtom stojísk nad 500 pod povinné hodnotenie a podlieha posudzovaniu vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.			

Všeobecné zhrnutie vplyvov:

Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Počas prevádzky bude potrebné uvažovať najmä s vplyvom imisnej a hlukovej záťaže, možné eliminovať realizáciou opatrení. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - zabezpečenie parkovania, úspora času, plynulosť premávky - eliminácia stresových javov.

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

Strategický cieľ: Umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách, výhľad rok 2045		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
PD pri plánovanom kongresovom centre v areáli ŽU, nadzemné podlažia	PM 500	-2 až +2	+2 až +3
PD pre AŽIS - areál žilinského športu, 3 nadzemné podlažia	PM 240		
Poznámka: Navrhovaná činnosť s počtom stojísk od 100 do 500 spadá pod zisťovacie konanie, s počtom stojísk nad 500 pod povinné hodnotenie a podlieha posudzovaniu vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.			
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Počas prevádzky bude potrebné uvažovať najmä s vplyvom imisnej a hlukovej záťaže, možné eliminovať realizáciou opatrení. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - zabezpečenie parkovania, úspora času, plynulosť premávky - eliminácia stresových javov.			

Návrh na umiestnenie záchytných parkovísk

Strategický cieľ: Umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách, výhľad rok 2045		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
ZP1 - v smere od Bratislavy je možné využiť priestor oproti futbalovému štadiónu v Strážove	360 PM	-2 až +2	+2
ZP2 - v smere od Martina, priestor bývalého areálu HYZA na ceste I/18	500 PM		
ZP3 - v smere od Čadce, plocha súčasného autobazáru pri motele Anita pri ceste I/11	500 PM		
ZP4 - v smere od Prievidze, priestor pri napojení 4. okružnej na cestu I/64	500 PM (môže byť aj dvojpodlažné, 1 000 PM)		
Poznámka: Navrhovaná činnosť s počtom stojísk od 100 do 500 spadá pod zisťovacie konanie, s počtom stojísk nad 500 pod povinné hodnotenie a podlieha posudzovaniu vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.			
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Odbremenenie dopravy v meste. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - zabezpečenie parkovania. ZP2 by zároveň slúžilo v lete aj pre rekreantov VD Žilina.			

Orientačný a informačný systém statickej dopravy

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

Strategický cieľ: Orientačný a informačný systém statickej dopravy		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Orientačný a informačný systém statickej dopravy	Informačné tabule	0	+2
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Žiadny vplyv na zložky ŽP. Príspevok k plynulosti dopravy v meste. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - informácie o možnosti parkovania.			

Regulácia statickej dopravy

Strategický cieľ: Regulácia statickej dopravy		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Regulácia statickej dopravy - Infraštruktúrne opatrenia v rámci parkovacej politiky	Výstavba záchytných parkovísk P + R na uplatnenie záchytného systému na okraji mesta s motivačným prvkom, <i>parkovací lístok ako lístok na MHD do mesta</i>	-1 až +2	+2
	Postupne redukovať PM v CMZ	0	+2
	Výstavba PM na úrovni terénu v 1. etape v mieste plánovaných PD	-1 až +2	+2
	Výstavba hromadných garáží s finančnou spoluúčasťou obyvateľov (s možnosťou odpredaja do vlastníctva)	++ až +2	+2
	Zaviesť celoplošný koncept upokojujúcej dopravy v meste zavádzaním Zóny 30 na obslužných komunikáciách, skvalitňovaním cyklistickej a pešej infraštruktúry	+2	+2
	Skvalitňovať a preferovať MHD	+2	+2
Poznámka: Navrhovaná činnosť s počtom stojísk od 100 do 500 spadá pod zisťovacie konanie, s počtom stojísk nad 500 pod povinné hodnotenie a podlieha posudzovaniu vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.			

Všeobecné zhrnutie vplyvov:

Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Odbremenenie dopravy v meste. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - zabezpečenie parkovania, upokojenie dopravy vo vyčlenených zónach, skvalitnenie cyklistickej a pešej infraštruktúry.

Pešia doprava

Strategický cieľ: Pešia doprava		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Pešie komunikácie	Hlavná pešia komunikácia spájajúca Hájik s centrom mesta - mala by nadviazať na chodník vedúci z centra Hájika do Závodia a odtiaľ po ľavej strane Závodskej cesty, podchodom pod železnicou a cestou, po Háľkovej ulici až do centra	+2	+2
	Hlavná pešia komunikácia spájajúca Hájik s centrom mest - mala by nadviazať na chodník vedúci z centra Hájika do Závodia a odtiaľ po ľavej strane Závodskej cesty, podchodom pod železnicou a cestou, po Háľkovej ulici až do centra		
	Hlavná pešia komunikácia zo Solíniok do centra by zo Solíniok prešla po pešej lávke na Hliny VI a priestorom budúceho obvodového centra, južne od bytoviek - mala by pokračovať po Hečkovej ulici až do priestoru budúceho obvodového centra (medzi ul. Čulenovou, Kraskovou, Rudnayovou a Nešporovou) s pokračovaním po lávke ponad Mostnú ulicu a Bernolákovou cestu až do centra		
	Hlavná pešia komunikácia z Vlčiniec do centra - mala by začínať na Nantersej ulici a pokračovala by popod Nemocničnú ulicu po Hlbokej ceste, po ul. Pod Hôrkou a v priestore pod svahom nemocnice až po Veľkú okružnú a po Predmestskej ulici až do centra		

	Hlavná pešia komunikácia vedúca do rekreačnej oblasti, ktorá by mala vzniknúť medzi sútokom Váhu a Kysuce a Váhu a Rajčianky, medzi Váhom a železničnou traťou Žilina - Bratislava. Komunikácia by vyšla z centra a po Framborskej ulici a ulici Hollého, popred ZŠ, cez železničnú trať a popod estakádu by pokračovala až po Bratislavskú cestu. Za Bratislavskou cestou by popod železničnú trať prešla až ku brehu rieky Váh a pešej lávke, ktorú bude treba vybudovať by prešla na druhý breh Váhu, do priestoru býv. Lodenice		
Námestia ako pešie zóny	vybudovať námestie ako pešiu zónu na Hájiku	-1 až +2	+2
	vybudovať námestie ako pešiu zónu na Solinkách		
	vybudovať námestie ako pešiu zónu na Vlčincoch		
	vybudovať námestie ako pešiu zónu na Hlinách VI		
	vybudovať námestie ako pešiu zónu na Rudinách		
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - skvalitnenie pešej infraštruktúry, vybudovanie námestí ako peších zón na sídliskách.			

Cyklistická doprava

Porovnanie súčasného návrhu a návrhu z Územného plánu mesta Žilina (2012) je uvedené v strategickom dokumente ÚGD M ŽA na obr. č. 6.13, návrh cyklistickej siete v meste Žilina je v strategickom dokumente uvedený na obr. č. 6.14.

Strategický cieľ: Cyklistická doprava		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
dopravná sieť cyklistickej dopravy	cyklotrasy	-1 až +2	+2 až +3
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Čiastočný vplyv na zložky ŽP bude u niektorých projektoch záberom nového priestoru s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas výstavby - vplyv minimálny, riešiteľný opatreniami počas výstavby. Ako vplyv pozitívny je vybudovanie resp. sprevádzkovanie dopravnej infraštruktúry - funkčnej siete cyklistických komunikácií. Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo sa jedná o pozitívny vplyv - skvalitnenie cyklistickej infraštruktúry.			

Sieť cyklotrás sa navrhla ako ucelený systém, ktorý zabezpečí prepojenie jednotlivých mestských častí, susedných obcí až po presahy do územia kraja. Cieľom návrhu je systém cyklotrás v meste a jeho okolí, tak, aby mal zmysluplné využitie pre obyvateľov. Z tohto dôvodu sú pre cyklistov v meste Žilina navrhnuté cyklotrasy všetkých typov cyklistických komunikácií

Verejná hromadná doprava

Plán dopravnej obslužnosti - vid' príloha

Plán dopravnej obslužnosti je uvedený v samostatnej prílohe 1 strategického dokumentu ÚGD M ŽA.

Strategický cieľ: Verejná hromadná doprava		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
Plán dopravnej obslužnosti	Návrh plánu dopravnej obslužnosti Mesta Žilina	0	+2 až +3
Poznámka: Návrh dopravnej obslužnosti vychádza z analýzy súčasného a potenciálneho prepravného dopytu. Návrh rieši nasledujúce samostatné okruhy: Stanovenie potrebného počtu spojov na zvolených dopravných trasách (autobusových a trolejbusových linkách) - Posúdenie ekonomickej efektívnosti spojov MHD Žilina, Posúdenie obsaditeľnosti jednotlivých spojov v MHD Žilina počas pracovných dní, Posúdenie obsaditeľnosti jednotlivých spojov v MHD Žilina počas víkendov, Posúdenie obsaditeľnosti jednotlivých spojov v MHD Žilina počas pracovných dní školských prázdnin, Posúdenie nasadzovania vozidiel v MHD Žilina, Posúdenie nasadzovania vozidiel v MHD Žilina počas pracovných dní, Posúdenie nasadzovania vozidiel v MHD Žilina počas víkendov, Posúdenie nasadzovania vozidiel v MHD Žilina počas pracovných dní prázdnin, Možnosti optimalizácie vozidlového parku pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti mesta Žilina, Návrh na ponuku spojov v MHD Žilina; Časová dostupnosť MHD Žilina - Priestorová dostupnosť MHD Žilina, Možnosti optimalizácie vozidlového parku so zohľadnením reálnej kapacity vozidlového parku; Riešenie súbežnej dopravy opatrenia na zabezpečenie koordinácie MHD, autobusovej a železničnej dopravy; Preferencia vozidiel MHD na svetelne riadených križovatkách v meste Žilina - Optimalizácia vedenia liniek MHD Žilina; Potreby investícií do vozidlového parku, do technickej základne do organizácie a trasy autobusových liniek - Návrh obnovy vozidlového parku pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti mesta Žilina, Potreba investícií do rekonštrukcie trolejového vedenia a jeho rozšírenia.			
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Vplyv na zložky ŽP i na obyvateľstvo bude pozitívny a to z hľadiska významu samotného strategického dokumentu pre rozvoj a modernizáciu MHD na území mesta.			

Integrovaný dopravný systém

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

Strategický cieľ: Verejná hromadná doprava		Hodnotenie vplyvu na:	
Špecifický cieľ:	Cieľ	Zložky ŽP	obyvateľstvo
<i>Integrovaný dopravný systém</i>	Vybudovanie funkčného integrovaného dopravného systému	0	+2
Poznámka: V súčasnosti je v štádiu riešenia projekt „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK“ financovaný v rámci výzvy ROP-4.1d-2012/01, vyhlásenej v rámci Regionálneho operačného programu. Cieľom uvedenej stratégie je vytvoriť a navrhnuť riešenie pre zavedenie komplexného integrovaného dopravného systému na území ŽSK. Výstupy projektu budú prezentované v roku 2016.			
Všeobecné zhrnutie vplyvov: Vplyv na zložky ŽP i na obyvateľstvo bude pozitívny a to z hľadiska významu samotného cieľa strategického dokumentu, ktorým je vybudovanie funkčného integrovaného dopravného systému pri využití existujúcich dopráv na území mesta a v prepojení na okolie.			

Trendy a odporúčania na ďalší rozvoj dopravnej infraštruktúry*Cestná automobilová doprava*

V cestnej automobilovej doprave je zásadným prvkom rozvoja infraštruktúry dobudovanie diaľnice D1 na úsekoch Hričovské Pohradie – Lietavská Lúčka – Dubná Skala a D3 na úseku Strážov – Brodno.

- Hodnotenie vplyvu na zložky ŽP a obyvateľstvo pre vyššie uvedené stavby bolo prevedené v procese posudzovania vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov a následne boli premietnuté odporúčané opatrenia do procesu územného rozhodnutia a stavebného povolenia.

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

- Hodnotenie vplyvu na zložky ŽP a obyvateľstvo je uvedené v kapitole IV.1. - časť Cestná automobilová doprava.

Statická doprava

- Hodnotenie vplyvu na zložky ŽP a obyvateľstvo je uvedené v kapitole IV.1. - časť Statická doprava.

Pešia doprava

- Hodnotenie vplyvu na zložky ŽP a obyvateľstvo je uvedené v kapitole IV.1. - časť Pešia doprava.

Cyklistická doprava

- Hodnotenie vplyvu na zložky ŽP a obyvateľstvo je uvedené v kapitole IV.1. - časť Cyklistická doprava.

Verejná osobná doprava

Verejná hromadná doprava

- Hodnotenie vplyvu na zložky ŽP a obyvateľstvo je uvedené v kapitole IV.1. - časť Verejná hromadná doprava.

Pripravované zámery v oblasti modernizácie železničného uzlu Žilina

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

- Hodnotenie vplyvu na zložky ŽP a obyvateľstvo pre vyššie uvedené stavby bolo prevedené v procese posudzovania vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov a následne boli premietnuté odporúčané opatrenia do procesu územného rozhodnutia a stavebného povolenia.

Vodná doprava

V zmysle ÚPN-M Žilina je v rámci infraštruktúry vodnej dopravy potrebné:

Zabezpečiť územnú rezervu – koridor pre dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa európskych dohôd AGN – vnútrozemské vodné cesty medzinárodného významu, existujúce i plánované a AGTC – kombinovaná doprava na vnútrozemských vodných cestách, v katastrálnych územiach mesta Žilina definovaná ako:

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

Pre uvedenú navrhovanú činnosť bude vzhľadom na predpokladaný rozsah investičného zámeru potrebné realizovať proces posudzovania vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých

zákonov.

Letecká doprava

Predĺženie RWY na konečnú dĺžku 2 450 m

Pre navrhovanú činnosť bol uskutočnený v roku 2008 - 2009 proces posudzovania vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý bol ukončený vydaním záverečného stanoviska MŽP SR, odbor hodnotenia a posudzovania vplyvov na životné prostredie č. 2212/09-3.4/ml zo dňa 01. 06. 2009, v ktorom sa uvádza, že "... na realizáciu sa odporúča navrhovaná činnosť v predloženom jedinom variante č. 1 uvedenom v zámere (tzn. komplexná rekonštrukcia dráhového systému Letiska Žilina - Dolný Hričov a realizácia protipovodňových opatrení areálu letiska s prevádzkovými súbormi: prípravné práce, letiskové pohybové plochy, pozemné objekty, komunikácie a parkoviská, letiskové svetelné vybavenie, letiskové rádionavigačné a meteorologické vybavenie, elektroinštalácie, dažďová kanalizácia, protipovodňové opatrenia a ďalšie) za dodržania podmienok určených v kapitole VI. „ZÁVERY“, časti 3. „Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činností“ tohto záverečného stanoviska."

Súčasťou posudzovania bolo i predĺženie RWY na konečnú dĺžku 2 450 m.

V súčasnosti je už skončená platnosť záverečného stanoviska uplynutím lehoty 7 rokov. Vzhľadom k uvedenému bude pre uvedenú navrhovanú činnosť vzhľadom na predpokladaný rozsah investičného zámeru potrebné opätovne realizovať proces posudzovania vplyvov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Záver:

Prevažná časť navrhovaných aktivít uvedených v strategickom dokumente ÚGD M ŽA a ich naplnenie predstavuje pozitívne vplyvy na zložky ŽP a na obyvateľstvo. Negatíva sú eliminovateľné konkrétnymi opatreniami ku konkrétnym navrhovaným činnostiam.

Navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie

Na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie za účelom posilnenia pozitívnych účinkov navrhovaných opatrení špecifikovaných v hodnotenom strategickom dokumente na základe identifikácie predpokladaných vplyvov v etape posudzovania strategického dokumentu „Územný generel dopravy mesta Žilina“ v rámci jeho špecifických cieľov odporúčame pri rozhodovaní o výbere projektov a návrhoch realizovaných aktivít zohľadňovať nasledujúce princípy a opatrenia:

- je nutné zachovať princípy ochrany prírody a krajiny,
- zohľadňovať aspekt udržateľnosti aktivity či projektu,
- zohľadňovať vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických vplyvov,
- zohľadňovať vyváženosť lokálnych a regionálnych vplyvov projektov s prihliadnutím na prípadné možné cezhraničné vplyvy,
- zohľadňovať finančnú realizovateľnosť aktivity a efektívnosť vynaložených finančných prostriedkov,
- aktívne vyhľadávať možnosti spolufinancovania aktivít z iných zdrojov,
- pri príprave projektov vytvoriť podmienky na dialóg medzi expertmi, zástupcami navrhovateľov projektov, samosprávou a verejnosťou,
- strategický dokument "Územný generel dopravy mesta Žilina" je základným dokumentom pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta a priestorového usporiadania jeho územia, z toho dôvodu je ho potrebné zapracovať do územnoplánovacej dokumentácie mesta Žilina a ďalších naväzujúcich územnoplánovacích dokumentácií,
- realizácia navrhovaných činností a cieľov hodnoteného strategického dokumentu musí byť v súlade s platnou územnoplánovacou dokumentáciou mesta Žilina,
- na úrovni konkrétnych projektov zabezpečiť uplatnenie vyjadrenia súladu s územnoplánovacou dokumentáciou na miestnej úrovni (ÚPN mesta Žilina v znení jeho platných zmien a doplnkov resp. miestne príslušných spoločnou aktivitou dotknutých obcí) aj regionálnej úrovni (ÚPN VÚC Žilinského kraja v znení jeho platných zmien a doplnkov),
- v ďalšom stupni využitia strategického dokumentu odporúčame do ÚPN mesta Žilina zapracovať v strategickom dokumente ÚGD M ŽA uvedené opatrenia a to na úrovni konkrétnych riešených cieľov, projektov, činností a aktivít,
- na úrovni konkrétnych riešených projektov, činností a aktivít zabezpečiť uplatnenie posudzovania vplyvov na životné prostredie pre jednotlivé činnosti v súlade so Zákonom č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov tak, aby bola zabezpečená technická a technologická optimalizácia, ich lokalizácia, výber najlepších dostupných technológií, ako aj vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických aspektov,
- na úrovni konkrétnych riešených projektov a aktivít zabezpečiť rešpektovanie legislatívnej ochrany prírody a krajiny (Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o a jej novelizácií, ktorou sa vykonáva vyššie uvedený zákon),
- v prípade možného priameho i nepriameho ovplyvnenia chránených území sústavy Natura 2000 je v prípade odôvodnenej požiadavky štátnej správy ochrany prírody a krajiny podloženej vypracovaným skríningovým formulárom odbornej organizácie ŠOP SR potrebné vypracovať primerané posúdenie vplyvov v zmysle čl. 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín (priamy vplyv

nepredpokladáme vzhľadom k tomu, že územie mesta Žilina nezasahuje do žiadneho chráneného územia Natura 2000),

- stavebný zákon (Zákon č. 50/1976 Zb.) – zákon o územnom plánovaní a stavebnom poriadku a všetky príslúchajúce vykonávacie predpisy musia byť na úrovni konkrétnych riešených projektov a aktivít spadajúcich pod uvedený zákon v súlade,
- v prípade zaradenia konkrétneho projektu, činnosti resp. aktivity v zmysle Zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečistenia (zákon IPKZ) v znení jeho novelizácií postupovať pri realizácii činnosti v zmysle uvedeného zákona IPKZ,
- na úrovni konkrétnych riešených projektov a aktivít v procese predprojektovej, projektovej a poprojektovej prípravy a realizácie zámeru zabezpečiť rešpektovanie a uplatnenie platnej legislatívy na úseku zložiek životného prostredia a zdravia obyvateľstva, dodržiavanie konkrétnych stanovených limitov, podmienok a opatrení,
- podporovať projekty, činnosti a aktivity zaradené pod ciele strategického dokumentu ÚGD M ŽA, pri ich realizácii dôsledne uplatňovať princíp zvyšovanie súčasnej životnej úrovne, využívanie nových moderných ekologicky vhodných resp. výhodných technológií, postupov a poznatkov, zvyšovanie kvality zložiek životného prostredia a života, podporovanie ekologických inovácií, zachovanie trvalej udržateľnosti kvality životného prostredia, znižovanie a eliminácia existujúceho environmentálneho zaťaženia územia (hluková záťaž, imisná záťaž), znižovania stupňa znečistenia jednotlivých zložiek životného prostredia, zachovanie biodiverzity a ekologickej stability krajiny a všetky ostatné aktivity podporujúce zlepšenie kvality prírodného a životného prostredia, zdravia obyvateľstva a modernizácie spoločnosti pri zachovaní princípu trvale udržateľného rozvoja,
- Pri realizácii cieľov a projektov strategického dokumentu ÚGD M ŽA uplatňovať návrh opatrení na zmiernenie vplyvov uvedený v rámci niektorých cieľov strategického dokumentu.

Návrh monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie

Podľa § 16 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov sú obstarávateľ (mesto Žilina) a rezortný orgán (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR) povinní zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického dokumentu na životné prostredie, prípadne použiť na tento účel existujúci monitoring, aby sa predišlo zdvojovaniu monitorovania.

Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov strategického dokumentu 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.

Monitorovanie vplyvu strategického dokumentu je potrebné realizovať prostredníctvom merateľných indikátorov na úrovni mesta i na úrovni dotknutého regiónu. Okrem ukazovateľov ekonomicko-sociálnych je potrebné dôsledne sledovať vplyv riešenia dopravnej sústavy mesta Žilina i prostredníctvom indikátorov environmentálnych.

Medzi environmentálne indikátory možno zaradiť napr.:

- znečistenia ovzdušia vo vzťahu k doprave
- hluková záťaž vo vzťahu k doprave

Ak obstarávateľ zistí, že skutočné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie posudzovaného podľa tohto zákona sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení strategického dokumentu, je povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie a zároveň zabezpečiť zmenu, doplnenie, prípadne prepracovanie strategického dokumentu.

Na úrovni konkrétnych riešených projektov, činností a aktivít premietnutých zo strategického dokumentu na realizáciu bude legislatívne zabezpečené uplatnenie posudzovania vplyvov na životné prostredie pre jednotlivé projekty, činnosti a aktivity spadajúce pod činnosti hodnotenia vplyvov spadajúce pod posudzovanie v zmysle Zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, čo zabezpečuje uplatnenie konkrétneho cieleného návrhu monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie. Podobné je to vo vzťahu k iným legislatívnym predpisom ako je Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku a všetky príslúchajúce vykonávacie predpisy, Zákon č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečistenia v znení jeho novelizácií, Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a iných legislatívnych predpisov na úseku zložiek životného prostredia a zdravia obyvateľstva, ktorých cieľom je dodržiavanie konkrétnych stanovených limitov, podmienok a opatrení.

X. INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI (AK TO CHARAKTER A ROZSAH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU UMOŽŇUJE)

Charakter strategického dokumentu ÚGD M ŽA neumožňuje presné vyčíslenie jeho ekonomickej náročnosti. ÚGD M ŽA stanovuje rámec pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta Žilina a priestorového usporiadania jeho územia, jeho úlohou je koncepčné riešenie všetkých druhov dopravy, ktoré sa v území realizujú.

Orientačné vyčíslenie investičných nákladov

Strategický dokument ÚGD M ŽA sa v kapitole 8.8 Orientačné vyčíslenie investičných nákladov zaoberá orientačnou informáciou o ekonomickej náročnosti v nasledujúcom členení: návrh dopravnej infraštruktúry, návrh parkovacích domov a hromadných garáží

Návrh dopravnej infraštruktúry

Cena verejnej práce na realizáciu stavebných úprav MK v meste Žilina vychádza z podkladov štúdie návrhu technického riešenia a bola stanovená ako hrubý odhad stavebných nákladov na základe objemov rozhodujúcich činností a stavebných objektov (dĺžka a šírka navrhovaných komunikácií) podľa výkazu výmer. Pre stanovenie ceny v úvodnej fáze investičného procesu boli použité smerné orientačné oceňovacie nástroje – agregované objektové ukazovatele (CENEKON), cenové ukazovatele stavebných objektov (UNIKA) a indexy k cenám (Indexy cien stavebných prác, materiálov a výrobkov v SR za rok 2015 podľa Štatistického úradu SR).

Tab. č. 25 Miestne komunikácie - orientačná výška investičných nákladov stavebných úprav MK, tis. € bez DPH

Klasifikácia stavieb	Stavebný objekt	Rekapitulácia nákladov v tis.€ bez DPH		
		m.j.	množstvo	cena v tis.€
Kamenná – prepojenie ul. Bytčická a ul.Kamenná				
2112	Miestne komunikácie MZ 19.5 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	500	1 218,64
2141	Mosty	m	320	12 058,19
2112	Križovatka okružná	ks	1	782,42
	Búracie práce a demolácie	ks	3	268,98
	Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu			14 328,23
Predĺženie ul. 1. mája				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B1(vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	1250	1 581,91
2142	Tunel	m	185	4 442,19
2112	Múry zárubné	m	881	2 823,05
	Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu			8 847,15
Predĺženie ul. Uhoľná				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B2	m	2740	3 329,37
2141	Mosty	m	100	1 629,63
2112	Múry zárubné	m	150	478,10
	Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu			5 437,10
Cesta do AŽIS-u prepojenie Ľavobrežná a Dolná				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	300	347,08
2141	Mosty	m	150	2 444,45
	Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu			2 791,53

Predĺženie ul. Jánošíková				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	100	131,12
	Železničné priecestie	ks	1	111,52
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				242,64
Prepojenie ul. Cestárska a Bratislavská				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	500	655,60
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				655,60
Prepojenie ul. Saleziánska a Žitná				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	500	656,16
2141	Mosty	m	200	3 259,26
2112	Múry oporné	m	700	751,43
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				4 666,85
Križovatka L. Lúčka – Bánová				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	2400	3 128,35
2141	Mosty	m	60	977,78
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				4 106,13
Križovatka L. Lúčka – Rosina				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	2000	2 789,16
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				2 789,16
Prielohy – okolo Metra + IBV				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B3(vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	2000	2 622,39
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				2 622,39
Max – IV. okružná				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	1000	1 311,19
2112	Križovatka okružná	ks	1	782,42
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				2 093,61
Rozšírenie ul. Obvodová, križovatka s ul.Pod Hájom –ZOC MAX				
2112	Miestne komunikácie MZ 21.5/50 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	1300	1 504,01
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				1 504,01
Rozšírenie ul. Vysokoškolákov, Kaufland – Rosinská cesta				
2112	Miestne komunikácie MZ 14.5/60 funk.tr. B1 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	1600	1 851,09
2112	Križovatka okružná	ks	4	3 129,67
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				4 980,76
Rozšírenie ul. Škultétyho, Priemyselná – Škultétyho – Bánovská cesta – Kamenná				
2112	Miestne komunikácie MZ 8.5/50 funk.tr. B2 (vrátane chodníkov v pridruženom dopr.priestore)	m	3662	4 036,75
2112	Križovatka okružná	ks	1	782,42
Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu				4 819,17

Návrh parkovacích domov a hromadných garáží

Stanovenie predpokladaných finančných nárokov vychádza z cien, ktoré sú kalkulované bez DPH a pre pozemky bez inžinierskych sietí, za predpokladu vhodných geologických podmienok pre zakladanie stavieb.Pre stanovenie orientačnej ceny boli uvažované základné ceny 1 státia:

- parkovací systém: 10 až 18 tis.€/ 1 PM
- nadzemné podlažie: 7 tis.€/ 1 PM
- podzemné podlažie: 22 tis.€/ 1 PM

Tab. č. 26 Parkovacie domy a hromadné garáže - orientačná výška investičných nákladov, tis. € bez DPH

Klasifikácia stavieb	Stavebný objekt	Rekapitulácia nákladov v tis.€ bez DPH		
		m.j.	množstvo	cena v tis.€
Návrh –rok 2025				
2112	PD 1 na Hollého ulici (A), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM	500	8 500,00
2112	PD 2 na Hollého ulici (C), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM	200	3 400,00
2112	PD 3 na Sasinkovej ulici (B), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM	500	8 500,00
2112	PD 4 na Kmeťovej ulici (D), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM	250	4 250,00
2112	PD 5 na Predmestskej ulici, (areál bývalá Makyta), 3. nadz.podlažia	PM	600	4 200,00
2112	PD 6 pri autobusovej stanici, 1 podzemné podlažie	PM	450	9 900,00
2112	PD 7 pri futbalovom štadióne, 3 nadzemné podlažia	PM	600	4 200,00
2112	PD 8 na Štefánikovej ul., revitalizovaný objekt Elektrární, 1 podzemné podlažie	PM	104	2 288,00
	Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu			45 238,00
Výhľad – rok 2045				
2112	PD1 v priestore bývalých PCHZ, 3 nadzemné podlažia	PM	300	2 100,00
2112	PD2 v priestore areálu SAD, 3 nadzemné podlažia	PM	300	2 100,00
2112	PD3 vedľa NBS na Hlinách 3, parkovací systém: 3-4 podlažná veža	PM	40	600,00
2112	HG/PG4 v priestore rozšíreného centra, Rudiny 1, podzemné podlažie	PM	385	8 470,00
2112	HG/PD5 pri Športovej hale (tzv. Korytnačke), 1.podz. + 2. nadz.podlažia	PM	500	8 500,00
2112	PD6 pre polyfunkčné objekty (plánovaná KJKA) pri čerpacej stanici OMV na ul. Vysokoškolákov (vedľa Žilinských komunikácií), 1 podzemné podlažie	PM	150	3 300,00
2112	HG7 na ul. Obežnej, Vlčince 2, nadzemné podlažia	PM	90	630,00
2112	HG8 na ul. Timravy, Vlčince 2, 1 podzemné a 2 nadzemné podlažia	PM	180	3 060,00
2112	HG9 na Solinkách pri Centrálnej ul. v priestore namiesto Zberných surovín , nadzemné podlažia	PM	90	630,00
2112	HG/PG10 v priestore Hliny 6 - Rudiny 2, 3 nadzemné podlažia	PM	210	1 470,00
2112	HG11 Solinky, ul. Obvodová pri obratisku liniek MHD, pre účely športovo-rekreačného areálu, 3 nadzemné podlažia	PM	300	2 100,00
2112	HG12 na Hájiku pri otočke MHD na Dadanovej ulici aleboHG na križovatke ulíc Petzvalova a M. Bela (ak to geotechnické podmienky dovoľia) nadzemné podlažia	PM	60	420,00
2112	HG13 pod ihriskom na ul. Baničovej pri ZŠ (s ihriskom na streche) na Hájiku, podzemné podlažia	PM	80	1 760,00
2112	HG14 na križovatke ulíc Petzvalova a J. Hronca na Hájiku s ihriskom na streche, podzemné podlažia	PM	95	2 090,00
2112	PD15 pri plánovanom kongresovom centre v areály ŽU, nadzemné podlažia	PM	300	2 100,00
2112	PD16 pre AŽIS - areál žilinského športu, 3 nadzemné podlažia	PM	240	1 680,00
	Náklady na realizáciu stavebných objektov spolu			41 010,00

XI. POUŽITÁ LITERATÚRA A ZDROJE INFORMÁCIÍ

STRATEGICKÉ DOKUMENTY

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Žilina na roky 2014 - 2020
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 v znení Zmien a doplnkov č. 1,
- Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja v znení Zmien a doplnkov č. 4,
- Územný plán mesta Žilina, 2012 - 2014
- Územný plán mesta Bytča, 2010
- Územný plán mesta Kysucké Nové Mesto, 2012 - 2014
- Územný generel dopravy mesta Martin, 2015
- ÚPN-Z Žilina Centrum Rudiny I - Na Hlinách (schválené uznesením MsZ v Žiline č. 22/2014 dňa 24. 03. 2014)
- ÚPN-Z Žilina - centrum Rudiny II. PROMA, s.r.o., 2015
- Urbanistická štúdia zóny Hájik - Hradisko, Žilina. APROX-BA s.r.o., 2014
- Urbanistická štúdia Slovensko-českého prihraničného územia,
- Strategický plán rozvoja a údržby ciest na úrovni regiónov,
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I),
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy v SR do roku 2020, ako príloha Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020,
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR,
- Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou,
- Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja,
- Princípy harmonizácie a integrácie dopravnej obslužnosti v ŽSK so zameraním na nákladovosť zúčastnených druhov dopravy,
- 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
- I/18 Žilina – juhovýchod. Situácia stavby, Valbek 2008
- Terminál intermodálnej prepravy Žilina. Dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR). Reming CONSULT, a.s. Bratislava. 2009
- ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplica a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina. DÚR. Reming CONSULT, a.s. Bratislava. 2012
- MC Štadión. PROMA 2010
- Areál žilinského športu – AŽIŠ. Hrivík, Rybáriková, 2014
- Štúdia napojenia areálu NsP Žilina na komunikačný systém mesta. Kubica, L., Diplomová práca. Žilina, 2015
- Podklady pre dynamické riadenie dopravy na vybranej časti základného komunikačného systému ZÁKOS siete mestských komunikácií v meste Žilina. Časť 1: Analýza súčasného dopravného zaťaženia na hlavných trasách a vybraných križovatkách ZÁKOSu. ŽU 2012

INVESTIČNÉ ZÁMERY NA ÚZEMÍ MESTA ŽILINA

- Žilina Nemocnica – nový vjazd a parkoviská
- ÚPN-Z Žilina – Hájik IBV Bradová / rozpracované
- Budova bývalých Elektrární na Ul. Republiky
- Trnové – IBV Trnovka
- Bánová – Pánske Lány
- Považský Chlmec – Predný lán
- Mojšova Lúčka – Kopanica

- Hájik – Hradisko
- Budatín – Hranice
- Trnové – Zastávek
- Budatín – Nad záhradkami
- Modernizácia Železničného uzla / zabezpečuje REMING CONSULT, a.s., Žilina
- Stredisko Technicko-hygienickej údržby železničných koľajových vozidiel Žilina / zabezpečuje REMING CONSULT, a.s., Žilina
- Sungvoo Hitech Slovakia, s.r.o. na Cestárskej ulici
- Výroba autosedačiek – namiesto polystyrénu – na Kragujevskej
- KIKA ul. Vysokoškolákov s veľkou okružnou križovatkou
- II. etapa dostavby EUROPALACE
- Bussines centrum či polyfunkčný objekt dve veže pri plavárni
- Prístavba OC DUBEŇ
- Bosík Ul. Za plavárňou – polyfunkčný objekt
- INDUSTRA – MS car management s.r.o. Jasenové -polyfunkčný objekt Centrum Bôrik ,Ul. Za plavárňou
- Cesta k Paľovej búde – tenisová hala
- Cesta k Paľovej búde – mestské nájomné byty
- Dopravné napojenie OC LGB BYTY na Hôreckú cestu
- Karpatská – športové centrum
- Petzvalova – parkovací dom so športoviskami na streche
- Národné športové centrum pri korytnačke na Bôriku
- OS Color Park (ZŠ Moskovská) – napojenie na Ul. Obežná
- Cyklochodníky: H2 Solinky-Centrum, V6 popri ul. Centrálna k pešej lávke, Vlčince, Karpatská popri Rosinskej ku kruhovej križovatke Ul. Pri Celulóžke a Rosinskej cesty
- Okružná križovatka Rosinská – Ul. Pri Celulóžke
- Administratívna budova, Veľká Okružná – prebieha stavebné konanie (ing.arch. Koreňová)
- Polyfunkčný objekt ZGO, Komenského ul. (ing.arch.Trizuliak a kol.)
- Administratívna budova, Predmestská ul.
- Poliklinika (polyf.objekt) na križovatke ulíc Jánošíkova a Na Šefranici
- Materská škola Trnové
- Objekt OV-INTER-STYLE medzi ulicami Predmestská a M.R. Štefánika
- Polyfunkčný objekt na Dlabačovej (Ing. Ladislav Slota)
- Rekonštrukcia objektu Makyty na polyfunkčný objekt
- Zdravotnícke zariadenie a Domov sociálnych služieb v areáli FNSP Žilina
- Bytový dom na Spanyolovej ul. (investičný zámer, Juraj Leško)
- Polyfunkčný objekt Well Park, Sad na Studničkách
- Administratívna budova na Komenského ulici (Komárek, pri trhovisku)
- Polyfunkčný objekt Národná – Hviezdoslavova (IMBIZ,s.r.o.)
- Polyfunkčný objekt na Milcovej ul. (oproti poliklinike)
- Obchodný dom Skicentrum, Bytčica
- Bytový dom na Pivovarskej
- Administratívny objekt a predajňa skladu ložísk, Bytčica
- Skladovacia hala firmy PANACEA, Prielohy
- Bytový dom na Predmestskej ul. (mestské byty)
- Polyfunkčný dom na Predmestskej (Michal Sedmák)
- Polyfunkčný dom SMART OFFICE HOUSE (Martin Škamla)
- Polyfunkčný objekt na Suvorovovej (Kastor - zastavené)
- Chodníky Trnové
- Obytný súbor IBV Trnové-Záhumnie
- Bytový dom na Radlinského ul.

- Polyfunkčný dom, ul. R.Zaymusa (Ing. Juraj Staško)
- Radové RD v Trnovom
- Polyfunkčný dom na Hollého ul. (ing.arch.Krušínský)
- Polyfunkčný objekt na rohu ulíc Sasinkova a Radlinského
- Penzión na Hlbokej ceste
- Továreň na čokoládu – Predmestská
- BILLA + výstavná sieň nábytku - Solinky
- Slovenská pošta presun balenie balíkov na Bytčickú
- Bavaria - dostavba, Bytčická
- Bytový dom Milcova – Dlabačova
- Prístavba garáží Merkury Market
- Parkoviská pred AB DOMINO
- Rekonštrukcia AS

LITERATÚRA A ZDROJE INFORMÁCIÍ

- Bohuš. P., Klinda, J. a kol., Environmentálna regionalizácia Slovenskej republiky 2010
- Hodnotenie kvality ovzdušia v Slovenskej republike 2013, SHMÚ Bratislava 2015
- Hodnotenie kvality povrchovej vody na Slovensku za rok 2014, SHMÚ Bratislava 2015
- Kvalita podzemných vôd na Slovensku, 2013, SHMÚ Bratislava, 2014
- Klinda, J., Lieskovská, a kol., 2013: Správa o stave životného prostredia Slovenskej republiky v roku 2014, MŽP SR, SAŽP
- Lieskovská, Z., Némethová, M. a kol., 2015: Správa o stave životného prostredia Slovenskej republiky v roku 2014, MŽP SR, SAŽP
- Miklós, L. a kol., 2003: Atlas krajiny SR. MŽP SR, Bratislava
- Správa o kvalite ovzdušia a podiele jednotlivých zdrojov na jeho znečisťovaní v Slovenskej republike 2013, SHMÚ Bratislava, MŽP SR, 2015
- ÚPN VÚC Žilinského kraja (združenie VÚC Žilina, 1998), schválený uznesením vlády SR č. 359 zo dňa 26. 05. 1998, záväzná časť vyhlásená NV SR č. 223/1998 Z. z.
- ÚPN VÚC Žilinského kraja – Zmeny a doplnky (združenie VÚC Žilina, 02/2005), záväzná časť schválená zastupiteľstvom ŽSK zo dňa 27. 04. 2005, vyhlásená VZN ŽSK č. 6/2005 o záväzných častiach Zmien a doplnkov ÚPN VÚC ŽK
- ÚPN VÚC Žilinského kraja – Zmeny a doplnky č. 3 (Ing. arch. Róbert Toman a kol., 2009), záväzná časť schválená dňa 17. 03. 2009 zastupiteľstvom ŽSK VZN č. 17/2009 o záväzných častiach Zmien a doplnkov č. 3 ÚPN VÚC ŽK
- ÚPN VÚC Žilinského kraja – Zmeny a doplnky č. 4 (Ing. arch. Marián Pivarčí a kol., 2010), ktoré aktualizovali vybrané profesijné okruhy. Záväzná časť Zmien a doplnkov č. 4 bola schválená zastupiteľstvom ŽSK uznesením č. 26/2011 zo dňa 27. 06. 2011
- Vodohospodárska bilancia kvality podzemných vôd SR v roku 2013, SHMÚ Bratislava, 2014
- Vodohospodárska bilancia kvality povrchových vôd SR v roku 2013, MŽP, SHMÚ Bratislava, 2014
- Výnos MŽP SR č. 3/2004-5.1 zo 14. júla 2004, ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu

- www.build.gov.sk
- www.enviro.gov.sk
- www.enviroportal.sk
- www.nsrr.sk
- www.rokovania.sk
- www.sazp.sk
- www.sopsr.sk
- www.strukturalnefondy.sk
- www.uzis.sk
- www.statistics.sk
- www.air.sk
- www.shmu.sk

XII. DÁTUM A POTVRDENIE SPRÁVNOSTI A ÚPLNOSTI ÚDAJOV PODPISOM (PEČIATKOU) SPRACOVATEĽA SPRÁVY O HODNOTENÍ STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

MIESTO A DÁTUM VYPRACOVANIA ZÁMERU

V Žiline, 24. mája 2016

POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

HLAVNÝ RIEŠITEĽ

RNDr. Miloslav Badík
ENVI-EKO, s. r. o., Platanová 3225/2, 010 07 Žilina
Tel.: 0908 904243
e-mail: envi.eko@gmail.com

ZOZNAM RIEŠITEĽOV

RNDr. Miloslav Badík
prof. Ing. Ján Čelko, CSc.
doc. Ing. Daniela Ďurčanská, CSc.
Ing. Ľubomír Mateček

ENVI-EKO, s. r. o., Žilina
Žilinská univerzita, Žilina
Žilinská univerzita, Žilina
ASI

ZÁSTUPCA SPRACOVATEĽA

.....
RNDr. Miloslav Badík
spracovateľ správy o hodnotení
strategického dokumentu

XIII. DÁTUM A POTVRDENIE SPRÁVNOSTI A ÚPLNOSTI ÚDAJOV PODPISOM (PEČIATKOU) OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

V Žiline, 24. mája 2016

.....
Ing. Igor Choma
primátor mesta Žilina