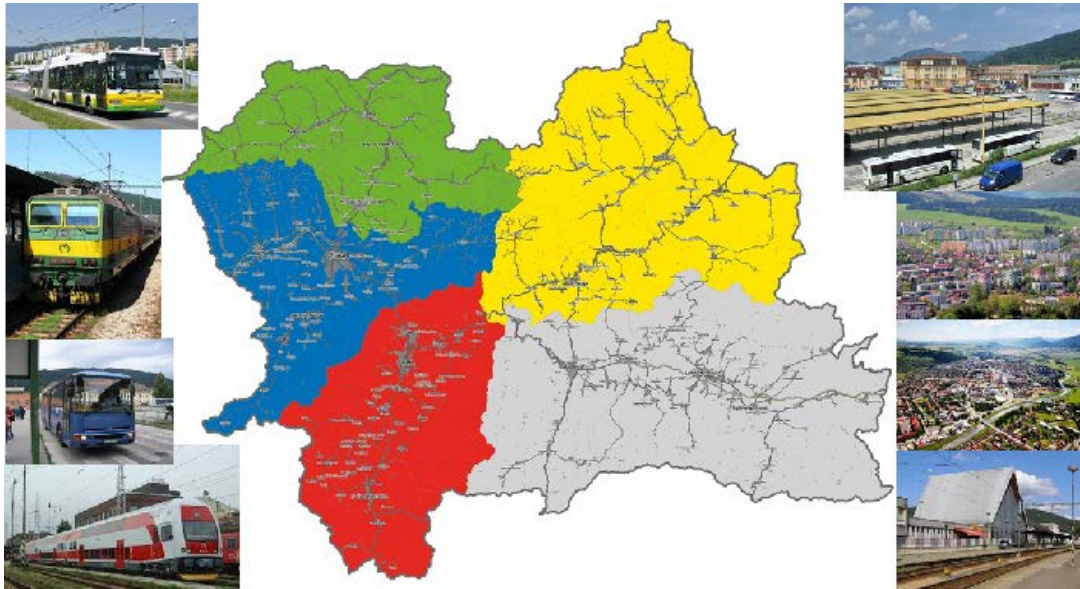




Žilinský samosprávny kraj
Komenského 48
011 09 Žilina



STRATÉGIA TVORBY A BUDOVANIA INTEGROVANÉHO DOPRAVNÉHO SYSTEMU ŽSK

**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**

December 2016

Zhotoviteľ:

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

Navrhovateľ:



Žilinský samosprávny kraj
Komenského 48
011 09 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:

**STRATÉGIA TVORBY A BUDOVANIA
INTEGROVANÉHO DOPRAVNÉHO
SYSTEMU ŽSK**

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:

December 2016

OBSAH	2
I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI	4
1. OZNAČENIE	4
2. SÍDLO	4
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	4
II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE	5
1. NÁZOV	5
2. ÚZEMIE	5
3. DOTKNUTÉ OBCE	5
4. DOTKNUTÉ ORGÁNY	5
5. SCHVAĽUJÚCI ORGÁN	6
6. OBSAH A HLAVNÉ CIELE STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A JEHO VZŤAH K INÝM STRATEGICKÝM DOKUMENTOM	6
III. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA	14
1. INFORMÁCIA O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA A JEHO PRAVDEPODOBNÝ VÝVOJ, AK SA STRATEGICKÝ DOKUMENT BUDE REALIZOVAŤ	14
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.	39
3. CHARAKTERISTIKA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA V OBLASTIACH, KTORÉ BUDÚ VÝZNAMNE OVPLYVNENÉ	55
4. ENVIRONMENTÁLNE PROBLÉMY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH PROBLÉMOV, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU	57
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 ZOHLĽADNILI POČAS PRÍPRAVY STRATEGICKÉHO DOKUMENTU	58

IV.	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU VRÁTANE ZDRAVIA	60
1.	PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A VPLYVY NA ZDRAVIE (PRIMÁRNE, SEKUNDÁRNE, KUMULATÍVNE, SYNERGICKÉ, KRÁTKODOBÉ, STREDNODOBÉ, DLHODOBÉ, TRVALÉ, DOČASNÉ, POZITÍVNE AJ NEGATÍVNE)	60
2.	ROZSAH HODNOTENIA - ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY	77
V.	NAVRHOVANÉ OPATRENIA NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE	85
1.	OPATRENIA NA ODVRÁTENIE, ZNÍŽENIE ALEBO ZMIERNENIE PRÍPADNÝCH VÝZNAMNÝCH NEGATÍVNYCH VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA, KTORÉ BY MOHLI VYPLYNÚŤ Z REALIZÁCIE STRATEGICKÉHO DOKUMENTU	85
VI.	DÔVODY VÝBERU ZVAŽOVANÝCH ALTERNATÍV ZOHľadŇUJÚCICH 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	87
VII.	NÁVRH MONITOROVANIA ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE	88
VIII.	PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ CEZHRANIČNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE	89
IX.	NETECHNICKÉ ZHRNUTIE POSKYTNUTÝCH INFORMÁCIÍ	90
X.	INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI (AK TO CHARAKTER A ROZSAH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU UMOŽŇUJE)	102
XI.	POUŽITÁ LITERATÚRA A ZDROJE INFORMÁCIÍ	103
XII.	DÁTUM A POTVRDENIE SPRÁVNOSTI A ÚPLNOSTI ÚDAJOV PODPISOM (PEČIATKOU) SPRACOVATEĽA SPRÁVY O HODNOTENÍ STRATEGICKÉHO DOKUMENTU	105
XIII.	DÁTUM A POTVRDENIE SPRÁVNOSTI A ÚPLNOSTI ÚDAJOV PODPISOM (PEČIATKOU) OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	106

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

1 OZNAČENIE

Žilinský samosprávny kraj

IČO: 37808427

2. SÍDLO

Komenského 48

011 09 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. Katarína Náhliková

Tel.: 041 5032 310

e-mail: katarina.nahlikova@zilinskazupa.sk

Ing. Richard Staškovan

Tel.: 041 5032 225

e-mail: richard.staskovan@zilinskazupa.sk

Žilinský samosprávny kraj

Komenského 48

011 09 Žilina

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

1. NÁZOV

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému ŽSK

2. ÚZEMIE

Žilinský samosprávny kraj (ďalej Žilinský kraj alebo ŽSK)

3. DOTKNUTÉ OBCE

Strategický dokument "Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému ŽSK" je určený pre všetky obce a mestá administratívne spadajúce do územia Žilinského kraja. Na území Žilinského kraja sa nachádza 315 obcí a miest.

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 odsúhlasenie hodnoteného strategického dokumentu "Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému ŽSK" alebo ktorých vyjadrenie sa vyžaduje pred prijatím alebo schválením strategického dokumentu.

- Ministerstvo vnútra SR v Bratislave
- Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR v Bratislave
- Ministerstvo životného prostredia SR v Bratislave
- Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR v Bratislave
- Úrad verejného zdravotníctva, odbor HŽP v Bratislave
- Okresný úrad Žilina, odbor školstva
- Okresný úrad Žilina, odbor výstavby a bytovej politiky
- Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemné komunikácie
- Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti a životné prostredie
- Okresný úrad Žilina, odbor pozemkový a lesný
- Krajský pamiatkový úrad Žilina
- Banskobystrický samosprávny kraj
- Prešovský samosprávny kraj
- Trenčiansky samosprávny kraj

5. SCHVAĽUJÚCI ORGÁN

Zastupiteľstvo Žilinského samosprávneho kraja.

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

Na základe Zákona č. 302/2001 Z. z. o samospráve vyšších územných celkov bol k 1. 1. 2002 konštituovaný Žilinský samosprávny kraj, ktorého hlavnou úlohou je zabezpečenie všestranného rozvoja územia a napĺňanie potrieb obyvateľstva žijúceho na jeho území.

ŽSK zabezpečuje výkon originálnej kompetencie ako aj prenesený výkon štátnej správy prostredníctvom Úradu Žilinského samosprávneho kraja a Správy ciest Žilinského samosprávneho kraja a to na úsekoch: cestnej dopravy, dráh a pozemných komunikácií.

Základné legislatívne rámce v oblasti dopravy tvoria:

- Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov
- Zákon č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov
- Vyhláška MDVRR SR č. 124/2012 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 56/2012 Z. z.
- Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon)
- Vyhláška č. 35/1984 Zb. vykonávacia vyhláška k zákonu o pozemných komunikáciách.

Vďaka spracovaniu tohto strategického dokumentu bude mať ŽSK k dispozícii kľúčový strategický nástroj na zabezpečenie systému dopravnej obslužnosti verejnou osobnou dopravou, ktorý v čo najväčšej miere zohľadní potreby cestujúcej verejnosti.

Strategický dokument stanoví základné podmienky a opatrenia vzniku, realizácie a fungovania integrovaného dopravného systému ŽSK.

Integrovaný dopravný systém (IDS) je systém dopravnej obsluhy určitého uceleného územia verejnou dopravou, čo v tomto prípade predstavuje územie Žilinského kraja, ktorý zahŕňa viac druhov dopravy a viacerých dopravcov, v ktorých sú cestujúci prepravovaní podľa spoločných prepravných a tarifných podmienok.

IDS v ŽSK vytvára rámec, resp. predstavuje spôsob ako zosúladiť tarify, trasy a časové harmonogramy viacerých druhov dopravy tak, aby sa dosiahla vyššia kvalita prepravy cestujúcich a aby umožnil cestujúcim jednoducho, pohodlne a rýchlo cestovať v rámci väčších miest a prímestských oblastí.

IDS v ŽSK je spracovaný v súlade so strategickými dokumentmi doposiaľ spracovanými na úrovni kraja, na úrovni štátu a s dokumentmi Európskej únie pre programové obdobie rokov 2014 - 2020.

Samotné spracovanie dokumentu IDS v ŽSK bolo v r. 2014 - 2016 rozdelené do troch etáp, výstupom ktorých sú 3 logicky nadväzujúce časti dokumentu:

1. ETAPA – analytická časť

1. Analýza súčasného stavu verejnej osobnej dopravy na území Žilinského kraja

- Analýza súčasného a potenciálneho prepravného dopytu
 - Analýza súčasného a potenciálneho dopytu po prímestskej autobusovej doprave v ŽSK
 - Analýza súčasného a potenciálneho dopytu po MHD v ŽSK
 - Analýza súčasného a potenciálneho dopytu po železničnej osobnej doprave
- Analýza súčasného stavu dopravnej infraštruktúry
 - Analýza súčasného stavu železničnej dopravnej infraštruktúry z hľadiska verejnej osobnej dopravy
 - Analýza súčasného stavu cestnej dopravnej infraštruktúry z hľadiska verejnej osobnej dopravy
- Analýza súčasného stavu dopravnej siete
- Analýza súčasného stavu dopravnej obsluhy
 - Prímestská a regionálna železničná doprava
 - Regionálna verejná autobusová doprava v IDSŽ
 - Individuálna automobilová doprava v ŽSK
 - SWOT analýza regionálnej dopravy v ŽSK
 - Analýza súčasného stavu dopravnej siete
- Analýza vplyvu na životné prostredie
 - Deklarovanie spotreby energie a emisií skleníkových plynov z dopravných služieb
 - Kalkulácia emisií skleníkových plynov a spotreby energie v MHD Žilina z dopravnej prevádzky vozidiel DPMŽ s. r. o.
 - Kalkulácia emisií skleníkových plynov v prímestskej autobusovej doprave v ŽSK v roku 2014
 - Porovnanie spotreby energie a produkcie emisií v prímestskej autobusovej a regionálnej železničnej doprave
- Analýza optimálnych dopravných ciest (z hľadiska dostupnosti, priestoru, a času), prepravných prúdov a posúdenie efektívnosti jednotlivých druhov dopravy pre ich obsluhu
 - Analýza súbežnosti autobusovej a železničnej dopravy
 - Posúdenie efektívnosti jednotlivých druhov dopravy
- Analýza prepravných intervalov a potrebného počtu spojov na dopravných trasách spádových oblastí (dopravných uzlov)
 - Analýza dosiahnuteľnosti centra regiónu z vybraných obcí
 - Analýza prepravných intervalov
 - Analýza počtu prepravených cestujúcich autobusovou dopravou
 - Analýza potrebného počtu spojov

2. Analýza podmienok a možností tvorby IDS v SR, analýza súčasného stavu IDS na území Žilinského kraja a vo vybraných štátoch Európy (Česká republika, Nemecko, Švajčiarsko, Rakúsko, Francúzsko)

- Analýza legislatívy súvisiacej s IDS v SR
- Analýza legislatívy súvisiacej s IDS vo vybraných štátoch Európy (Česká republika, Nemecko, Švajčiarsko, Rakúsko, Francúzsko)
- Analýza existujúcich IDS v SR a možnosti tvorby IDS v SR a na území Žilinského kraja
 - Bratislavská integrovaná doprava
 - Žilinský regionálny integrovaný dopravný systém
 - Košický integrovaný dopravný systém
- Analýza existujúcich IDS vo vybraných štátoch Európy (Česká republika, Nemecko, Švajčiarsko, Rakúsko, Francúzsko), pričom z každého štátu bol analyzovaný minimálne jeden existujúci, funkčný model IDS

- Analýza existujúcich IDS v Českej republike
- Analýza existujúcich IDS v Nemecku
- Analýza existujúcich IDS v Švajčiarsku
- Analýza existujúcich IDS v Rakúsku
- Analýza existujúcich IDS vo Francúzsku

2. ETAPA – strategická časť

Finálna verzia stratégie tvorby a budovania integrovaného dopravného systému na území ŽSK

- Návrh stratégie z organizačnej stránky IDS
 - Obsahový rámec systému IDS a organizačná stránka jeho zabezpečenia
 - Organizátor verejnej dopravy ŽSK
 - Fyzické založenie a rozbeh činnosti Organizátora - s.r.o.
 - Základné princípy delegovania právomocí - legislatívna podpora
 - Zhrnutie - čiastkový záver
- Návrh stratégie technického zabezpečenia IDS
 - Základné definície a pojmy
 - Elektronické platobné systémy
 - Odporúčenie vhodného variantu
 - Odbavovacie zariadenie (vo vozidlách a v informačných kanceláriách) v linkovej doprave bude majetkom dopravcu
 - Vydávanie BČK
 - Vydávanie dopravnej BČK bude zabezpečovať dopravca
 - Spôsob clearingového prerozdelenia tržieb a finančných tokov v systéme - clearingové centrum a centrum zúčtovania tržieb bude zabezpečovať Objednávateľ
 - Dispečerské riadenie
 - Informačné systémy pre cestujúcich
 - Návrh stratégie v oblasti technického zabezpečenia IDS
- Návrh stratégie v oblasti tarifných a prepravných podmienok IDS
 - Základné pojmy a definície
 - Druhy taríf
 - Prepravné podmienky
 - Návrh stratégie v oblasti tarifných a prepravných podmienok
- Návrh stratégie ekonomického zabezpečenia IDS
 - Ekonomické zabezpečenie systému
 - Návrh stratégie
- Zosúladenie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS.
 - Stanovenie kvalitatívnych a kvantitatívnych štandardov IDS (práva a povinnosti účastníkov dopravného procesu)
 - Zosúladenie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS
 - Kontrola dodržiavania štandardov
 - Návrh stratégie
- Záver

Každý z návrhov v rámci stratégie bol riešený alternatívne (minimálne dve alternatívy), vrátane posúdenia výhod, nevýhod a rizík navrhnutých alternatív. Navrhnuté alternatívy boli prerokované so všetkými subjektmi, ktoré by mali byť do IDS zapojené, a ktoré by mali na IDS participovať. Prerokovanie navrhnutých alternatív zorganizoval ŽSK v dňoch 30. 06. 2015, 04. 08. 2015, 17. 08. 2015, 25. 08. 2015 a 26. 08.2015 a spracovateľ dokumentu sa ho zúčastnil. Zohľadniac výsledok prerokovania zvolil spracovateľ strategického dokumentu optimálnu alternatívu stratégie tvorby a budovania IDS v ŽSK, ktorú spracoval ako Odporúčanie vhodného variantu do finálnej verzie strategického dokumentu.

3. ETAPA

Vypracovanie pilotného projektu IDS v regiónoch Horné Považie a Kysuce

Pilotný projekt vychádza z podmienok stanovených v optimálnej alternatívnej stratégii tvorby a budovania IDS v ŽSK navrhutej v rámci 2. etapy a stanovísk dotknutých subjektov IDS vyplývajúcich z vyššie uvedeného rokovania.

Pilotný projekt rešpektuje štruktúru navrhnutú v stratégii:

- Východiskové podmienky stanovené v Stratégii tvorby a budovania IDS na území ŽSK navrhutej v rámci II. etapy
 - Organizačná stránka IDS
 - Technické zabezpečenie IDS
 - Tarifné a prepravné podmienky IDS
 - Ekonomického zabezpečenia IDS
 - Štandardy kvality jednotlivých dopravcov IDS
- Návrh jednotlivých krokov spustenia pilotného projektu IDS v Žilinskom kraji a návrh opatrení, ktoré je pred spustením projektu nevyhnutné vykonať
 - Organizátor-koordinátor IDS ŽSK
 - Vymedzenie územia pilotného projektu
 - Cieľ pilotného projektu
 - Návrh odbavovacieho systému
 - Návrh tarifnej štruktúry IDS ŽSK
 - Návrh zmluvných prepravných podmienok IDS ŽSK
 - Návrh systému dispečerského riadenia IDS ŽSK
 - Návrh TPŠ IDS ŽSK
 - Návrh dopravného riešenia
- Porovnanie pilotného projektu IDS s pôvodným stavom
 - Porovnanie z hľadiska ekonomických ukazovateľov
 - Porovnanie z hľadiska mimoekonomických ukazovateľov
- Záver

Strategický dokument - všeobecný komentár

Kvalitná verejná osobná doprava v regióne je základným predpokladom trvalo udržateľnej mobility, zvyšuje záujem o investície podnikateľských subjektov, podporuje cestovný ruch, je výrazne šetrnejšia k životnému prostrediu a zdraviu obyvateľstva. Práve neustále rozvíjanie systémov verejnej dopravy, tzv. integrovaných dopravných systémov, je nástrojom udržateľného rozvoja obsluhy územia. V rámci regiónu Žilinského kraja sa jedná o systémové prepojenie medzi linkami a spojmi jednotlivých dopravcov s aktívnou pozíciou železníc a systémov mestskej hromadnej dopravy krajského mesta a ostatných mestských aglomerácií, a to postupným uplatnením cestovných poriadkov na báze pravidelnej taktovej dopravy. Vo všeobecnosti je len takto možné postupne, etapovito vybudovať dynamický systém s vyššími cestovnými rýchlosťami v cieľovom stave, ktorý bude zároveň aj efektívny aj z hľadiska nákladov a šetrný voči životnému prostrediu. Cieľom navrhovaného IDS je navrhnuť taký spôsob zabezpečenia verejnej dopravy na území Žilinského kraja pri daných ekonomických možnostiach, na ktorom jednotlivé druhy dopravy navzájom spolupracujú a vytvárajú prehľadný a jednoduchý systém navzájom previazaných liniek s jednotnou tarifou, prepravnými podmienkami a pravidelnými intervalmi medzi spojmi.

Na zabezpečenie úspešného rozvoja IDS je ale potrebné rešpektovať určité pravidlá a zabezpečiť celý rad nevyhnutných podmienok, a to aj vo väzbe na reálne jestvujúce prostredie. Doterajšie skúsenosti zo zahraničia, poukazujú na typické zásady, ktoré sú dôležité pre úspešné fungovanie IDS:

- Základom siete je koľajová doprava. Na tú nadväzujú autobusové linky, ktoré obsluhujú územie bez koľajovej dopravy a slúžia ako návoz do prestupných staníc. Súbežné vedenie koľajovej a autobusovej dopravy je v systéme potlačené.
- Jednotná prestupná tarifa pre čo najväčšie územie a jednotný platobný systém.
- Taktový cestovný poriadok. Spoje jazdia v pravidelných (ľahko zapamätateľných) intervaloch. Maximálny interval spojov liniek v špičke je jedna hodina. Dobrá nadväznosť jednotlivých liniek je samozrejmosťou.
- Preferencia vozidiel verejnej dopravy pred automobilmi. V mestských aglomeráciách - samostatné jazdné pruhy, prednosť na riadených križovatkách, atď.
- Spoločný informačný systém. Knižný cestovný poriadok, informačné letáčky, internetové stránky, atď.
- Doplnkové služby. Systémy Park & Ride a Bike & Ride, možnosť nakupovania vo väčších staniciach, atď.
- Systém musí organizovať a riadiť všetkými uznávaná autorita. Silná pozícia takzvaného „Organizátora“ či „Kordinátora“ integrovaného dopravného systému je nevyhnutná.

Vo väzbe na charakter riešeného územia Žilinského kraja sú v strategickom dokumente spracovateľmi odporúčané vhodné varianty, a to vo všetkých riešených rozvojových segmentoch.

V strategickej časti dokumentu je navrhnuté rozdeliť koncepciu budovania IDS v ŽSK do 5. etáp. Etapy budú geograficky prispôsobené zavedenému územnému členeniu Žilinského kraja:

- I. etapa zahŕňa územie - Horné Považie + Kysuce - vid' pilotný projekt
- II. etapa zahŕňa územie - Turiec
- III. etapa zahŕňa územie - Liptov
- IV. etapa zahŕňa územie - Orava
- V. etapa zahŕňa napojenie IDS ŽSK na IDS Trenčianskeho samosprávneho kraja do jedného funkčného regiónu.

Samotná prvá etapa - pilotný projekt - bude rozdelený na podetapy:

A. Prevádzková a tarifná integrácia (pilotný projekt):

- Nosný úsek železnice v úseku Žilina - Čadca
- Zapojenie vybraných nadväzujúcich liniek VLD
- Zapojenie MHD v meste Žilina
- Zapojenie MHD v meste Čadca

B. Prevádzková a tarifná integrácia (pilotný projekt):

- Nosný úsek železnice Žilina - Rajec
- Zapojenie vybraných nadväzujúcich liniek VLD

C. Integrácia bude zahŕňať:

- Zatiaľ nezaintegrované úseky železníc na území Horného Považia
- Zostávajúce nadväzujúce linky VLD v oblasti Horné Považie
- Železničné trate smerované do železničného uzla ČADCA (Makov, Skalité)
- Zostávajúce linky VLD v oblasti Kysuce

Detailné informácie sú spracované v kapitolách 2.2. - 2.4. Strategického dokumentu.

Všeobecné prínosy IDS v ŽSK

Kvalitný IDS je veľmi účinný prostriedok v snahe obmedziť individuálnu automobilovú dopravu. Pre väčší účinok je vhodné kombinovať ho s ďalšími opatreniami - podpora nadväzujúcich druhov dopravy, reštrikcie automobilizmu. Výsledkom je zníženie podielu automobilov na celkovom objeme dopravy, čo znamená najmä:

- zníženie znečistenia ovzdušia exhalátmi,
- zníženie hluku,
- zníženie záberu verejného priestranstva,
- zníženie nákladov na budovanie infraštruktúry pre automobily,
- zvýšenie bezpečnosti,
- zvýšenie celkovej pohody obyvateľov.

Z hľadiska obsahového môžeme strategický dokument pre potreby posúdenia vplyvov na životné prostredie rozčleniť nasledovne:

I. Oblasť organizačných aspektov, ktorá v sebe zahŕňa:

- I.1. Fyzické založenie a rozbeh činnosti Organizátora - s.r.o. (viď kap. 3 strategickkej časti, str. 21 - 24)
- I.2. Základné princípy delegovania právomocí - legislatívna podpora (viď kap. 4 strategickkej časti, str. 24)

II. Návrh stratégie technického zabezpečenia IDS

Pod pojmom „technické zabezpečenie IDS“ si je možné predstaviť technológie na báze informačno-komunikačných technológií (IKT) podporujúce plánovanie, organizovanie a riadenie systému verejnej dopravy v oblasti. V súčasnosti vo vzťahu k verejnej doprave možno sledovať najmä rozvoj technológií na báze IKT. Stále viac sa v praxi uplatňujú elektronické platobné systémy, informačné systémy pre cestujúcich vo vozidlách a na zastávkach, dopravcovia sa vybavujú dispečerskými systémami sledujúcimi pohyb dopravných prostriedkov a taktiež „organizátori“ verejnej dopravy v regiónoch postupne budujú na všetkých úrovniach kontroingu IKT podporu činností.

Medzi základné aplikácie technologickej podpory IDS patria:

- *Elektronické platobné systémy vo verejnej doprave ŽSK* - t.j. základné aplikácie na sledovanie pohybu financií v systéme IDS. Pri implementácii strategického dokumentu bude vykonaný rozbor riešení najmä z hľadiska vlastníckych vzťahov. V úvodnej fáze sa počíta s využívaním tzv. MAP karty (multiaplikačná karta), ktoré budú vydávať jednotliví prepravcovia. Je odporúčané vlastníctvo odbavovacieho zariadenia (vo vozidlách a informačných kanceláriách) jednotlivými dopravcami.
- *Dispečerský systém organizátora verejnej dopravy ŽSK*, ktorý je základným nástrojom udržania spoľahlivosti a bezpečnosti systému IDS v území. Sleduje plnenie zmluvných väzieb v systéme, rieši mimoriadnosti, informuje dopravných zamestnancov a cestujúcich prostredníctvom informačných médií na zastávkach, prestupových uzloch, vo vozidlách a prostredníctvom verejne dostupných médií.

V rámci strategického dokumentu je navrhované, aby informačné tabule pre cestujúcich boli štandardne umiestnené na tzv. prestupových uzloch. V systéme IDS sú takzvané malé a veľké prestupové uzly - ich umiestnenia a veľkosť budú následne rozpracované v realizačných projektoch. Je však predpoklad maximálneho využívania existujúcich a vybavených zastávok a zaradení verejnej dopravy. V strategickom dokumente sa neuvažuje s vybudovaním nových prestupných uzlov.

Taktiež bude v implementačnej fáze potrebné vyriešiť výber technológií informačných tabúl. Kritériom výberu vhodnosti technológií je napríklad spotreba elektrickej energie, rozlíšiteľnosť oznámenia na tabuliach z hľadiska uhla pohľadu, osvit tabule slnkom či inými zdrojmi svetla, atď. - návrh optimálnych technologických riešení na str. 50 strategickkej časti dokumentu.

Na str. 51 - 53 strategickkej časti dokumentu je definované, že bude potrebné spracovať Štúdiu vykonateľnosti uplatnenia elektronického platobného systému v IDS ŽSK a Štúdiu vykonateľnosti uplatnenia dispečerského systému IDS ŽSK. Nakoľko sa jedná o návrh

na vypracovanie štúdií, nie je ich možné v tejto fáze posúdiť z hľadiska vplyvov na životné prostredie.

III. Návrh stratégie v oblasti tarifných a prepravných podmienok IDS obsahuje viacero rozpracovaných častí:

III.I. Odporúčanie vhodného variantu (str. 53 - 55, kapitola 3.)

Na základe poznatkov, spracovaných v predchádzajúcich kapitolách, sú navrhnuté najvhodnejšie varianty riešenia. Pri výbere vhodných variantov boli posudzované nasledujúce kritériá:

- ekonomika systému
- kompatibilita so ZSSK a.s.
- systémové parametre navrhovaného riešenia
- minimalizácia rizík
- výhody a nevýhody navrhovaného riešenia
- možnosti ďalšieho rozvoja systému.

Pri hodnotení variantov spracovateľ strategického dokumentu zohľadnil skúsenosti významných prevádzkovateľov dopravných systémov v Českej republike. Výber vhodnej varianty bol vykonaný podľa zadania z pohľadu vlastníctva odbavovacieho zariadenia a vydávania bezkontaktných čipových kariet (BČK).

III.II. Dispečerské riadenie (kapitola 4.)

Pre organizovanie dopravy v IDS bude kľúčová garancia nadväznosti jednotlivých spojov liniek v uzloch systému. Tá zvyčajne býva v systéme IDS zabezpečená pôsobením tzv. "malej legislatívy" - v dokumente s názvom „Garancia nadväzností v systéme“. Dokument by mal byť dobre prepracovaný až do riešenia operatívnych problémov plynúcich z garancie prestupových časov s rozdelením do jednotlivých prestupových uzlov (bude zmluvne potvrdené).

III.III. Informačné systémy pre cestujúcich (kapitola 5.)

Pod pojmom informačné systémy pre cestujúcich si je možné predstaviť elektronické informačné tabule na zastávkach, prestupných uzloch a vo vozidlách. Tento pojem zahŕňa aj možnosti moderných technológií ako sú inteligentné mobilné telefóny či prostredie internetu. Prostredníctvom týchto technológií je možné poskytovať občanovi, cestujúcej verejnosti oveľa kvalitnejšie informácie ako sú napríklad:

- reálna poloha autobusu, vlaku
- multimodálny vyhľadávač spojov
- ponuka služieb IDS

III.IV. Návrhová časť (časť 6.)

Jedná sa o obsahovú náplň a časovú etapizáciu realizácie projektu. Cieľom tejto časti strategického dokumentu je stanoviť stratégiu postupu technického zabezpečenia IDS. V predchádzajúcich kapitolách strategického dokumentu boli popísané možnosti technického zabezpečenia IDS - jedná sa o elektronické platobné systémy, dispečerské riadenie a informačné systémy pre cestujúcich. Hoci sa jedná o systémy podporujúce rozdielne činnosti koordinátora, musia tvoriť ucelený systém. To umožní tvoriť znalosť o dopravnom systéme predovšetkým v oblastiach ekonomiky, efektivity, ale tiež bude komplexný systém informovať občana, cestujúcu verejnosť a dopravných zamestnancov o systéme. Komplexný systém je typicky dopravno telematickým systémom vo verejnej doprave. Systém bude nutné postupne budovať, nie je možné ho zakúpiť vzhľadom na špecifické podmienky regiónu Žilinského

kraja. Návrhová časť túto skutočnosť zohľadňuje a definuje etapizáciu rozvoja technickej podpory ako aj náplň definovaných etáp z pohľadu implementácie IDS v ŽSK.

Prílohami návrhovej časti sú:

- Návrh stratégie tvorby a budovania IDS na území ŽSK
- Návrh stratégie v oblasti tarifných a prepravných podmienok IDS
- Návrh stratégie ekonomického zabezpečenia IDS
- Zosúladenie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS

Vzťah IDS v ŽSK k iným strategickým dokumentom

IDS v ŽSK vychádza z, alebo zohľadňuje závery a rozvojové požiadavky uvedené v strategických a územnoplánovacích dokumentoch:

- Národná stratégia regionálneho rozvoja SR 2020/30
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- Dopravná politika SR do roku 2015
- Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2011 - 2014
- Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest
- Dlhodobý program rozvoja železničných ciest
- Konceptia rozvoja kombinovanej dopravy
- Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou
- Program podpory IDS - NSDI
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020
- Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020
- Pilotný projekt Ministerstva dopravy SR - Návrh zásad zabezpečenia dopravnej obslužnosti samosprávnych krajov, ktorý slúži samosprávnym krajom ako metodický postup pri zabezpečení dopravnej obslužnosti.
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike schválená Uznesením vlády SR č. 223 zo dňa 7. mája 2013
- Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja (2008)
- Územný generel dopravy Mesta Žilina (koncept 2015)

Zároveň zohľadňuje relevantné časti stratégie **Európa 2020**, ktorá je stratégiou EÚ na zabezpečenie hospodárskeho rastu EÚ v nasledujúcom desaťročí ako aj Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského samosprávneho kraja pre roky 2014 - 2020.

Implementácia strategického dokumentu IDS v ŽSK s najväčšou pravdepodobnosťou neovplyvní vyššie uvedené základné strategické dokumenty.

III. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA

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

Územie Žilinského kraja sa rozprestiera na území severozápadného Slovenska na ploche 6 788,43 km², čo predstavuje 13,85 % celkovej rozlohy Slovenskej republiky. Na severozápade hraničí s Českou republikou, na severe a severovýchode s Poľskou republikou, s Prešovským krajom susedí na východe, na juhu s Banskobystrickým krajom a na juhozápade s Trenčianskym krajom. Zahŕňa 5 historických regiónov: Liptov, Orava, Kysuce, Turiec a Horné Považie. V Žilinskom kraji sa nachádza 315 obcí, z uvedeného počtu má 18 štatút mesta. Podľa sčítania obyvateľov v roku 2015 mal 690 434 trvalo bývajúcich obyvateľov.

Pre Žilinský kraj je charakteristická rôznorodosť krajinej štruktúry, od silne antropogénne zaťažených údolných nív vodných tokov (Váh, Kysuca, Turiec a Orava), cez poľnohospodársku a lesnú krajinu až po neosídlenú vysokohorskú krajinu hrebeňových pásiem pohorí Vysokých a Nízkych Tatier, Chočských Vrchov, Veľkej a Malej Fatry, Javorníkov a Strážovských Vrchov.

Z hľadiska **geomorfologického členenia** územie Žilinského kraja prináleží k dvom geomorfologickým subprovinciám:

- vonkajších Západných Karpát, ktorá zaberá celú severnú časť kraja,
- vnútorných Západných Karpát, ktorá zaberá južnú časť kraja (J od bradlového pásma).

Z hľadiska **klimaticko-geografických typov** patrí územie regiónu do dvoch typov klímy:

- kotlinovej - predstavuje mierne teplé až chladné územie, mierne suché až vlhké s veľkou inverziou teplôt,
- horskej - táto sa v dôsledku členitosti reliéfu a veľkých rozdielov v nadmorskej výške diferencuje do subtypov: teplý, mierne teplý, mierne chladný (prevažuje na väčšine územia), studený a veľmi studený.

Hydrologické pomery a znečistenie vôd

Povrchové vody

Z hydrografického hľadiska územie Žilinského kraja leží na hlavnom európskom rozvodí. Celé územie kraja patrí do povodia Váhu a k úmoriu Čierneho mora. Hlavným tokom v kraji je Váh s dlhodobým priemerným prietokom 195,8 m³.s⁻¹, čím sa radí na tretie miesto za Dunaj a Moravu. Do jeho povodia a úmoria Čierneho mora patrí takmer celé územie kraja s výnimkou pramennej oblasti Lopusanky a Tišňavského potoka „Kasárne“, tokov patriacich do povodia Bečvy (Česká republika). Riečna sieť kraja je popri Váhu tvorená jeho hlavnými prítokmi: Belá, Revúca, Ľubochňianka, Orava, Turiec, Varínka, Kysuca, Rajčanka, z ktorých najväčšie povodia majú Orava (1991,8 km²), Kysuca (1 053 km²), Turiec (934 km²), Rajčanka (359,1 km²), Revúca (266 km²), Belá (244,3 km²), Varínka (167,3 km²). Povodie Váhu vo svojej hornej časti odvádza až 28,3% celkového ročného objemu odtoku Slovenska.

Kvalita vody vo vodných tokoch je priamo úmerná lokalizácii zdrojov znečistenia. Zatiaľ čo v horných častiach tokov je kvalita uspokojivá, stredné a najmä dolné časti tokov dosahujú vyššiu mieru znečistenia.

Stupeň znečistenia povrchových tokov na území Žilinského kraja v rieke Váh sa za poslednú dekádu v dôsledku rozvoja kanalizačnej siete v kraji a zníženia objemu znečisťujúcich látok v priemyselných odpadových vodách zlepšil. Pre územie ŽSK bolo zistených len 5 odberných miest, kde sledované ukazovatele nespĺňali všeobecné požiadavky na kvalitu povrchovej vody.

Tab. č. 1: Zoznam ukazovateľov nespĺňajúcich všeobecné požiadavky na kvalitu povrchovej vody podľa NV č. 269/2010 Z. z. v roku 2013 - povodie Váhu na území Žilinského kraja

Tok – miesto odberu vzorky	Riečny km	Nevyhovujú požiadavky nasledovných ukazovateľov				
		časť A	časť B	časť C	časť D	časť E
Váh - Hubová	308,8	pH				
Čierna Orava – Jablonka (znečistenie mimo územia SR)	5,0	TOC, N-NO ₂				KB, TKB
Orava - Kraľovany	0,3			1 Bifenyl (RP)		
Šľahorov potok (Svrčinovec, most ku Kuklovcom)	2,6	N-NO ₂		B enzog + Indeno (RP)		
Rajčanka - Žilina	1,5	N-NO ₂				

Zdroj: SHMU

V kraji sa nachádza 9 vodných nádrží: Bešeňová, Čierny Váh, Hričov, Krpeľany, Liptovská Mara, Mikšová, Orava, Tvrdošín, Vodné dielo Žilina a dve vodárenské nádrže: Nová Bystrica, Turček. Voda z vodárenskej nádrže Turček je prevažne distribuovaná do Banskobystrického kraja. Ďalej je v Žilinskom kraji vyhlásených 78 vodohospodársky významných vodných tokov a 21 vodárenských tokov.

Podzemné vody, pitná voda

V Slovenskej republike prebieha systematické sledovanie kvality podzemných vôd sústredené do významných vodohospodárskych oblastí, ktoré systematicky zabezpečuje Slovenský hydrometeorologický ústav. Platnou legislatívnu normou pre sledovanie kvality pitnej vody je Nariadenie vlády SR č. 354/2006 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na vodu určenú na ľudskú spotrebu a kontrolu kvality vody určenej na ľudskú spotrebu.

Podľa hydrogeologickej rajonizácie, do územia Žilinského kraja zasahuje 31 hydrogeologických rajónov (17 rajónov v celosti, 14 rajónov čiastočne).

Najvýznamnejšou oblasťou z hľadiska tvorby zásob podzemných vôd na území Žilinského kraja je údolná niva Váhu a jeho prítokov. V kraji je evidovaných 218 zdrojov podzemnej vody na odbery na hromadné zásobovanie pitnou vodou (studne, vrty, pramene). Ich využiteľná výdatnosť po znížení o ekologické limity je 2 192 l.s⁻¹. Najvýznamnejšie zdroje sú v okrese Martin (500 l.s⁻¹ - pramene Necpaly - Lazce 59 l.s⁻¹, pramene v Blatnickej doline) a Žilina (510 l.s⁻¹ - pramene a vrt v oblasti Fačkova 90 l.s⁻¹, vrty Lietava, Lietavská Svinná 130 l.s⁻¹, zdroje Teplička 160 l.s⁻¹). Významné zdroje sú aj na Orave v oblasti Oravíc.

Z hľadiska poklesu výdatnosti vodných zdrojov a deficitu v období minimálnych výdatností vodných zdrojov v Žilinskom kraji uvádza problémy okres Čadca, Žilina a Námestovo.

Problémy s kvalitou podzemných vôd v Žilinskom kraji sú najmä v alúviach významnejších tokov. Tieto plochy sú často využívané pre hospodárske aktivity, preto je kontaminácia podzemných vôd vysoko pravdepodobná vo väčšine priemyselných zón väčších miest. V mnohých prípadoch sa jedná o staré environmentálne záťaž horninového prostredia v kvartérnych sedimentoch. Ďalšími významnými antropogénnymi vplyvmi ovplyvňujúcimi chemický stav útvarov podzemných vôd sú: poľnohospodárstvo, priemyselná výroba, domácnosti - neodkanalizované sídelné aglomerácie, cestovný ruch, doprava a iné.

Kvalita podzemných vôd na Slovensku sa sleduje v kvartérnych a predkvartérnych útvaroch podzemných vôd. V každom útvere podzemných vôd sa monitorované objekty vyhodnocovali na základe splnenia alebo nespĺnenia požiadaviek NV SR č. 496/2010 Z. z. Útvary podzemných vôd, u ktorých došlo k prekročeniu medznej hodnoty aspoň jedným ukazovateľom sa vyhodnocujú ako nevyhovujúce. Medzi najčastejšie prekračované ukazovatele v útvaroch podzemných vôd v kvartérnych sedimentoch patria celkové Fe a Mn, čo je hlavne dôsledkom nepriaznivých kyslíkových pomerov. V ostatných útvaroch podzemných vôd v predkvartérnych horninách, nachádzajúcich sa v riešenom území, došlo v porovnaní s požiadavkami nariadenia vlády k najčastejšiemu prekračovaniu ukazovateľov limitných hodnôt u celkového Fe a Mn, v percentuálnom nasýtení vody kyslíkom. Toto zvýšenie je hlavne dôsledkom nepriaznivých kyslíkových pomerov. Okrem toho boli namerané nadlimitné hodnoty stopových prvkov Al a As a pesticídov.

Žilinský kraj patrí medzi regióny s kvalitnejšou vodou v rámci SR. Bohatstvo vodných zdrojov v kraji je možné preukázať aj podľa rozlohy chránených vodohospodárskych oblastí. Z celkovej plochy chránených vodohospodárskych oblastí v SR (6 942 km²) zaberá plocha chránených vodohospodárskych oblastí na území kraja väčšiu časť. Sú to CHVO Beskydy a Javorníky, CHVO Strážovské vrchy, CHVO Veľká Fatra a CHVO Nízke Tatry s celkovou plochou 4 547 km².

Z hľadiska zásobovanosti pitnou vodou z verejných vodovodov patrí Žilinský kraj medzi lepšie zásobené slovenské regióny. V roku 2015 bolo na verejný vodovod napojených 90,3 % obyvateľov kraja.

Hydrogeotermálne pomery

Územie Žilinského kraja má priemernú geotermálnu aktivitu. Hustota zemského tepelného toku je okolo 60 mW.m⁻² s intervalom od 50 do 72 mW.m⁻². Ďalší prejav geotermálnej aktivity, teplota prírodných výstupov podzemnej vody, alebo teplota vody vo vrtoch, je lokálne rozdielna, pohybuje sa od 19 °C do viac ako 70 °C.

Medzi nepriaznivé oblasti z hľadiska výskytu geotermálnych vôd možno zaradiť vonkajšie flyšové pásmo, bradlové pásmo a tatrikum (bez obalových jednotiek).

Granitoidné horniny aj metamorfity tatrika sa vyznačujú nízkymi teplotami a tiež obmedzenými podmienkami pre akumuláciu podzemných vôd.

Triasové vápence a dolomity neumožňujú, napriek značným plochám, s pomerne intenzívnym doplňovaním množstiev podzemných vôd infiltráciou zrážok, relatívne rýchly obeh tvorbu geotermálnych vôd v štruktúrach v pohoriach. Majú však nezastupiteľnú funkciu ako infiltračné oblasti pre doplňovanie množstiev vôd s hlbokým obehom.

Vo všetkých kotlinách Žilinského kraja je možné vyčleniť oblasti s hlbokým obehom podzemných vôd a s takými akumulovanými množstvami a vlastnosťami, ktoré nájdu široké uplatnenie. Geotermálna aktivita kotlín je rozdielna, rozdielne sú aj teplotné pomery. Podľa teploty všetky nádejné geotermálne oblasti sú nízkoteplotné (teplota na ústí zdrojov do 100 °C, v kolektore do 130 °C). Chemické zloženie vody je priaznivé, s mineralizáciou do 5 g.l⁻¹. Podľa pôvodu sú to vody meteorické (doplňovanie sa uskutočňuje v infiltračných oblastiach infiltráciou zrážok), s petrogénnou mineralizáciou. Všetky štruktúry geotermálnych vôd v kotlinách je možné klasifikovať ako otvorené, príp. polootvorené. Ich prírodné množstvá sú tvorené ako prírodnými zdrojmi, tak aj statickými zásobami.

Podľa Rámcovej smernice o vodách 2000/60/ES, ktorá smeruje k nadnárodnej ochrane všetkých typov vôd, sú na území Žilinského kraja vyčlenené 4 útvary geotermálnych vôd:

- SK 300080 FK - Geotermálne vody oblasti Žilinskej kotliny,
- SK 300110 FK - Geotermálne vody oblasti Turčianskej kotliny,
- SK 300130 FK - Geotermálne vody oblasti Liptovskej kotliny,

- SK 300120 FK - Geotermálne vody oblasti Skorušinskej panvy.

Z 376 geotermálnych vrtov na celom území Slovenska sa v Žilinskom kraji nachádza 17 vrtov: DB-12 Svinná, FGL-1 Pavčina Lehota, GHŠ-1 Horná Štubňa, HGL-2 Kalameny, HGL-3 Lúčky, HM-1 Rakša, HŽK-10 Žilina-Chrastie, OH-1 Hladovka, OP-1 Oravská Polhora, OZ-2 Oravice, RK-22 Rajec, TTŠ-1 Turčianske Teplice, VL-1 Vlachy, ZGL-1 Bešeňová, ZGL-2/A Liptovský Trnovec, ZGL-3 Liptovská Kokava, ZGT-3.

Tab. č. 2: Geotermálne zariadenia v Žilinskom kraji

por. č.	činnosť zariadenia	vrt	lokality	teplota (°C)
56	(+)	FGL-1	Pavčina Lehota	32
188	(+)	OZ-2	Oravice	56
247	+	RK-22	Rajec	27
306	(+)	TTŠ-1	Turčianske Teplice	52
358	+	ZGL-1	Bešeňová	62
359	(+)	ZGL-2	Liptovský Trnovec	61
360	(+)	ZGL-3	Liptovská Kokava	44
393	(+)	RTŠ-1	Kamenná Poruba	38

Zdroj: Atlas geotermálnej energie SR

Využívanie geotermálnej energie má nielen ekonomický, ale aj ekologický význam.

Prírodné liečivé vody, prírodné minerálne vody, prírodné liečebné kúpele, kúpeľné miesta

Na území Žilinského kraja sa najmä v kotlinách vyskytuje množstvo minerálnych prameňov. Vyskytujú sa najmä v kotlinách.

Tab. č. 3: Prírodné minerálne zdroje a zdroje prírodných minerálnych stolových vôd v okresoch Žilinského kraja

Okres	Dotknuté katastrálne územia
Bytča	-
Čadca	Klokočov, Makov, Čadca u Vojta, Vysoká nad Kysucou, Čadca - Buková
Dolný Kubín	Žaškov, Pucov, Vyšný Kubín, Mokrad', Krivá, Chlebnice, Malý Bysterec, Horná a Dolná Lehota, Dlhá nad. Oravou a Žaškov - Dierová
Kysucké Nové Mesto	Nesluša, Ochodnica
Liptovský Mikuláš	Dúbrava, Jakubovany, Konská, Kráľová Lehota, Malužiná, Podtureň, Pribylina, Vavrišovo, Závažná Poruba, Žiar, Vyšná Boca, Lipt. Hrádok, Partizánska Ľupča - Železnô, Ilanovo, Jamník, Potok, Uhorská Ves, Hybe, Pavčina Lehota, Liptovský Ján, Liptovský Trnovec
Martin	Martin, Necpaly, Podhradie, Slovany, Turčianska Štiavnička, Socovce, Sučany, Kláštor pod Znievom, Martin - Záturcie, Martin - Fatra
Námestovo	Hruštín, Mútne, Oravská Polhora, Rabčice, Sihelné, Ťapešovo, Vasíľov
Ružomberok	Bešeňová, Bešeňová - Záskanie, Bešeňová - Stráň, Kalameny, Korytnica, Liptovská Lúžna, Liptovská Osada, Liptovské Sliache, Liptovská Štiavnica, Martinček, Ludrová, Ľubochňa, Potok, Rojkov, Ružomberok, Ružomberok - Matejkovo, Stankovany, Švošov, Lúčky
Turčianske Teplice	Budiš, Dubové, Mošovce, Rudno, Polerieka, Turčianske Teplice, Slovenské Pravno, Diviaky, Rakša, Zorkovce
Tvrdošín	Oravice, Dolný Štefanov, Ústie nad Oravou, Habovka - Mihulčie
Žilina	Paština Závada, Poluvsie, Kotrčina Lúčka, Lysica, Rajecké Teplice, Rajecká Lesná, Rajec, Peklina, Stráňavy, Kamenná Poruba, Štiavnik

Zdroj: ÚPN VÚC ŽK

V Žilinskom kraji sú ochranné pásma I. a II. stupňa prírodných minerálnych zdrojov v obciach Budiš, Kláštor pod Znievom, Mošovce, Socovce, Liptovská Štiavnica, Ludrová, Korytnica a v meste Martin. Prírodné liečivé zdroje sa na liečebné účely využívajú v prírodných

liečebných kúpeľoch v Rajeckých Tepliciach, Turčiansky Tepliciach a v Lúčkach.

Tab.č. 4: Prírodné liečivé zdroje v Žilinskom kraji

Lokalita	Sumárna výdatnosť (l.s ⁻¹)	Povrchová teplota od – do °C
Prírodné liečebné kúpele celoštátneho významu		
Lúčky	27,0	31,5 - 32,0
Rajecké Teplice	6,9	32,0 - 37,0
Turčianske Teplice	49,9	32,0 - 44,5
Plniarne liečivých vôd a prírodných minerálnych stolových vôd		
Budiš	2,5	13,0
Záturčie – Fatra	0,36	14,0
Korytnica	1,0	4,0 - 9,0
Kláštor pod Znievom	8,0	16,7

Zdroj: ÚPN VÚC ŽK

V Liptovskej Štiavnici, v Ludrovej a v Mošovciach sú uznané zdroje za prírodné minerálne zdroje, ale v súčasnosti nie sú v týchto lokalitách vybudované plniarne minerálnej vody.

V Žilinskom kraji je 5 sídel, ktoré už mali štatút kúpeľných miest. Sú to: Rajecké Teplice, Kunerad, Turčianske Teplice, Korytnica a Lúčky. V súčasnosti si zachovali štatút kúpeľných miest len prírodné liečebné kúpele Rajecké Teplice, Turčianske Teplice, Lúčky a kúpeľná liečebňa v Liptovskom Jáne. Uznané klimatické podmienky sú aj v obci Makov. V obciach Kunerad, Makov, Oravská Polhora a Korytnica sa v súčasnosti neprevádzkujú prírodné liečebné kúpele a ani kúpeľná liečebňa.

Kvalita ovzdušia

V súlade s požiadavkami zákona o ovzduší (§ 7, ods. 8 zákona č. 478/2002 Z. z. o ochrane ovzdušia a ktorým sa dopĺňa zákon č. 401/1998 Z. z. o poplatkoch za znečisťovanie ovzdušia v znení neskorších predpisov) je územie Slovenska rozdelené do 8 zón a 2 aglomerácií. Hranice zón sú identické s hranicami krajov, pričom z Bratislavského a Košického kraja sú vyčlenené územné celky miest Bratislavy a Košíc, ktoré sa posudzujú samostatne ako aglomerácie.

Územie Žilinského kraja je na základe tohto členenia zaradené do 1. skupiny: zóna - Žilinský kraj, t. j. medzi zóny a aglomerácie, v ktorých je úroveň znečistenia ovzdušia jednou alebo viacerými znečisťujúcimi látkami vyššia ako limitná hodnota, prípadne limitná hodnota zvýšená o mieru tolerancie. Znečisťujúcou látkou, pre ktorú je zóna - Žilinský kraj zaradená v 1. skupine je PM₁₀ a ozón. Územie Žilinského kraja bolo na základe ďalších meraní zaradené aj do 3. skupiny, t.j. medzi zóny a aglomerácie, v ktorých je úroveň znečistenia ovzdušia pod limitnými hodnotami, ide o znečistenie znečisťujúcimi látkami oxid siričitý, oxid dusičitý, olovo, oxid uhoľnatý, benzén.

Ministerstvo životného prostredia na základe vyššie uvedeného zákona o ovzduší pre územie Slovenska ustanovilo oblasti riadenia kvality ovzdušia. Pre územie Žilinského kraja sú stanovené 3 oblasti riadenia a monitorovania kvality ovzdušia - územie mesta Žilina, územie mesta Martin a územie mesta Ružomberok, pre všetky je stanovená ako znečisťujúca látka PM₁₀.

Tab.č. 5: Oblasti riadenia kvality ovzdušia v ŽSK, r. 2014

zóna	vymedzená oblasť riadenia kvality ovzdušia	znečisťujúca látka	plocha (km)	počet obyvateľov
Žilinský kraj	územie mesta Martin a Vrútky	BaP, PM ₁₀	86	63 719
	územie mesta Ružomberok a obce Likavka	PM ₁₀ , PM _{2,5}	145	30 596
	územie mesta Žilina	PM ₁₀ , PM _{2,5}	80	81 155

Zdroj: SHMU

Územie mesta Martin (Jesenského ul.)

Mesto Martin sa nachádza v Turčianskej kotline na sútoku riek Turiec a Váh. Oblasť kotliny nachádzajúcej sa medzi vysokými pohoriami má nepriaznivé klimatické pomery z hľadiska rozptylu emisií znečisťujúcich látok. Časté inverzie, nízka hodnota priemernej rýchlosti vetra $2,8 \text{ m.s}^{-1}$ a vysoká relatívna vlhkosť sa podieľajú na zvýšených koncentráciách oxidov dusíka, oxidov síry a tuhých častíc. K najväčším zdrojom emisií patrí strojárská výroba, miestne teplárne a automobilová doprava.

Územie mesta Ružomberok (Riadok)

Lokalita mesta Ružomberok zahŕňa územie západnej časti Liptovskej kotliny na sútoku rieky Váh s Revúcou. Najčastejšie prúdenie vzduchu je zo západu s priemernou rýchlosťou $1,6 \text{ m.s}^{-1}$. Znečistenie ovzdušia klasickými znečisťujúcimi látkami je spôsobené prevádzkou teplárenskej technológie a prevádzkou výroby celulózy a papiera. Značný podiel na tomto znečistení majú aj lokálne zdroje. Špecifické znečistenie ovzdušia je spôsobené zmesou prevažne organosírných zlúčenín epizódne unikajúcich z technológie výroby celulózy.

Územie mesta Žiliny (Obežná ul.)

Mesto Žilina sa rozprestiera v údolí stredného Váhu v Žilinskej kotline. Územie patrí podľa klimatickej charakteristiky do mierne teplej oblasti. V oblasti kotliny je po celý rok zvýšená relatívna vlhkosť vzduchu, je to oblasť s najväčším počtom dní v roku s hmlou. Charakteristická je tu slabá veternosť s priemernou rýchlosťou vetra $1,3 \text{ m.s}^{-1}$ a výskytom bezvetria až 60 %. Z hľadiska potenciálneho znečistenia ovzdušia sú veterné pomery v Žilinskej kotline veľmi nepriaznivé a relatívne menšie zdroje exhalátov vedú k vysokej úrovni znečistenia v prízemnej vrstve. Znečistenie ovzdušia je spôsobené jednak klasickými znečisťujúcimi látkami z miestnej teplárne, ale participujú na ňom aj miestne chemické prevádzky a najmä v centre mesta aj intenzívna doprava.

Najväčší problém kvality ovzdušia na Slovensku, ako aj vo väčšine európskych krajín, predstavuje v súčasnosti znečistenie ovzdušia časticami PM_{10} . Od roku 2011 došlo k výraznejšiemu poklesu znečistenia časticami PM_{10} vďaka zmene palivovej základne v prospech ušľachtilých palív a zavádzaniu resp. zvyšovaniu účinnosti odlučovacej techniky. Malé zdroje (domácnosti) sú najvýznamnejším zdrojom znečistenia emisiami PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$. Majú až 75 % podiel na znečistení tuhými emisiami. Pre tieto však zdroje v súčasnosti neexistuje žiadna evidencia, rovnako ako o spôsobe vykurovania a spotrebe palív. Až za ne sa radí priemysel (veľké zdroje) - 14 % podiel.

V zóne Žilinský kraj bola v roku 2014 prekročená denná limitná hodnota na ochranu zdravia ľudí pre PM_{10} na stanicach Ružomberok - Riadok a Žilina - Obežná. Obe mali zhodný počet prekročení PM_{10} 51 krát. V porovnaní s rokom 2013 bolo v celej zóne pozorované mierne zníženie ročného priemeru PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$. Ostatné znečisťujúce látky neprekročili limitné hodnoty.

Najväčší objem znečistenia v t/rok v ovzduší Žilinského kraja vykazuje oxid uhoľnatý. Za posledné desaťročie však u tejto znečisťujúcej látky možno sledovať najzásadnejšie zníženie znečistenia. V súčasnosti merané hodnoty tejto zložky v ovzduší neprekračujú povolené limity v kraji. Vývoj podielu oxidu uhoľnatého v ovzduší priamo súvisí s objemom výroby železa a ocele u hlavných priemyselných podnikov, ktoré sa nachádzajú mimo územia kraja. Zároveň negatívne na stav tejto zložky v ovzduší pôsobí aj nárast ceny plynu a uhlia vedúci k rastu podielu využívania dreva ako paliva v domácnostiach.

Poklesu oxidov dusíka NO_x v doprave prispela výmena vozového parku na slovenských cestách s inovovanými spaľovacími procesmi. Nárast cien plynu a uhlia vedúci k využívaniu dreva ako paliva má na druhej strane negatívny vplyv na prítomnosť tejto látky v ovzduší.

Pokles objemu výroby v priemysle spôsobený hospodárskou krízou tiež prispel aj k poklesu oxidov dusíka v ovzduší. Najvýznamnejším producentom NO_x je doprava (46 %) a priemysel (34 %). V Žilinskom kraji v súčasnosti nedochádza k prekročeniu limitov u tejto zložky.

Taktiež u oxidu siričitého (SO₂) možno sledovať dlhodobý klesajúci trend, čo je spôsobené jednak zmenou palivovej základne v prospech ušľachtilých palív a jednak inštaláciou odsírovacích zariadení vo veľkých energetických zdrojoch. V cestnej doprave došlo k výraznému poklesu emisií oxidu siričitého vďaka legislatívnym opatreniam dotýkajúcim sa obsahu síry v pohonných látkach v r. 2005. V Žilinskom kraji v súčasnosti nedochádza k prekročeniu povolených limitov u tejto zložky.

Tab. č. 6: Porovnanie emisií základných znečisťujúcich látok (v t)

	2010	2011	2012	2013	2014
tuhé emisie					
Slovenská republika	32 624,5	35 049,6	35 375,6	36 021,3	35 125,4
Žilinský kraj	6 237,9	6 831,2	6 875,3	7 079,8	6 781,7
Okres Bytča	375,4	407,5	410,7	419,7	413,3
Okres Čadca	1 132,2	1 221,1	1 227,9	1 247,6	1 190,2
Okres Dolný Kubín	329,5	354,1	374,3	376,5	376,0
Okres Kysucké Nové Mesto	241,1	260,5	265,0	271,4	265,1
Okres Liptovský Mikuláš	584,0	624,9	631,2	644,7	620,8
Okres Martin	446,7	479,2	479,3	487,0	469,7
Okres Námestovo	1 098,1	1 192,8	1 199,9	1 218,3	1 179,2
Okres Ružomberok	770,1	943,9	920,1	1 003,1	838,6
Okres Turčianske Teplice	200,4	217,3	220,8	225,3	218,1
Okres Tvrdošín	178,1	186,1	185,5	185,1	182,2
Okres Žilina	882,2	943,8	960,7	1 001,1	1 028,3
oxid siričitý					
Slovenská republika	69 127,1	68 261,7	58 297,8	52 759,7	45 192,5
Žilinský kraj	2 949,2	2 606,4	2 597,6	2 306,1	2 073,1
Okres Bytča	49,8	44,6	45,7	40,4	31,2
Okres Čadca	271,4	245,5	252,3	224,8	170,9
Okres Dolný Kubín	179,7	210,7	239,3	384,7	389,8
Okres Kysucké Nové Mesto	30,0	27,5	27,7	24,5	19,1
Okres Liptovský Mikuláš	79,0	71,8	73,7	65,0	50,9
Okres Martin	852,1	797,0	924,0	603,3	453,5
Okres Námestovo	172,7	156,2	156,1	139,8	105,4
Okres Ružomberok	224,9	293,3	221,9	245,0	284,6
Okres Turčianske Teplice	28,9	25,6	36,2	36,4	39,3
Okres Tvrdošín	22,0	19,6	19,9	17,6	15,6
Okres Žilina	1 038,6	714,7	600,8	524,6	512,9
oxid dusíka					
Slovenská republika	43 027,4	43 129,6	39 683,9	38 410,1	36 852,2
Žilinský kraj	4 757,0	4 963,7	4 856,9	4 365,1	4 105,2
Okres Bytča	106,1	109,7	116,3	118,6	108,1
Okres Čadca	321,8	328,5	330,2	333,7	318,1
Okres Dolný Kubín	734,1	817,2	838,7	506,0	503,9
Okres Kysucké Nové Mesto	92,2	98,3	101,6	102,2	94,4
Okres Liptovský Mikuláš	308,2	361,9	369,5	371,5	357,3
Okres Martin	439,9	443,7	458,2	409,3	374,8
Okres Námestovo	257,4	272,1	274,5	276,2	263,9
Okres Ružomberok	1 527,8	1 547,2	1 413,9	1 271,8	1 174,3
Okres Turčianske Teplice	54,3	56,5	79,7	87,8	95,6
Okres Tvrdošín	73,2	71,7	72,2	68,8	71,1
Okres Žilina	842,1	856,8	802,0	819,3	743,8

Tab. č. 6: Porovnanie emisií základných znečisťujúcich látok (v t) - pokračovanie

	2010	2011	2012	2013	2014
oxid uhľoňatý					
Slovenská republika	165 874,2	179 004,6	176 349,0	173 818,6	187 474,3
Žilinský kraj	12 058,8	12 369,6	12 528,0	12 223,0	11 731,6
Okres Bytča	515,8	541,4	549,7	548,5	511,1
Okres Čadca	1 679,5	1 716,4	1 718,0	1 717,5	1 635,0
Okres Dolný Kubín	1 733,1	1 582,7	1 649,1	1 377,0	1 319,4
Okres Kysucké Nové Mesto	327,7	346,3	351,8	351,0	330,9
Okres Liptovský Mikuláš	975,7	1 153,7	1 120,6	1 136,3	1 038,9
Okres Martin	713,6	746,2	727,1	731,9	667,9
Okres Námestovo	1 528,2	1 585,6	1 603,5	1 599,4	1 503,2
Okres Ružomberok	1 242,9	1 377,9	1 398,2	1 348,1	1 383,7
Okres Turčianske Teplice	274,8	286,5	303,6	307,4	290,0
Okres Tvrdošín	238,4	244,5	247,2	243,3	228,6
Okres Žilina	2 829,2	2 788,4	2 859,3	2 862,8	2 822,8

Zdroj: ŠÚ SR

Z hľadiska potenciálneho znečistenia ovzdušia sú veterné pomery (veľký podiel bezveterných dní a dní s nízkymi rýchlosťami vetra a značný počet inverzných situácií vytvára nepriaznivé rozptylové podmienky) v Žilinskej kotline veľmi nepriaznivé a relatívne menšie zdroje exhalátov vedú k vysokej úrovni znečistenia v prízemnej vrstve.

Emisie

Tuhé emisie sú najsmrteľnejšou formou znečistenia ovzdušia. Zvýšeniu obsahu PM₁₀ o 10 µg/m³ zodpovedá nárast rakoviny pľúc o 22 %, v prípade častíc PM_{2,5} dokonca nárast až o 36 %. Proti uplynulým dekádam došlo k poklesu znečistenia emisiami tuhých látok v ovzduší vďaka zmene palivovej základne v prospech ušľachtilých palív a zavádzaniu resp. zvyšovaniu účinnosti odľučovacej techniky. Malé zdroje (domácnosti) sú najvýznamnejším zdrojom znečistenia emisiami PM₁₀ a PM_{2,5}. Majú až 75 % podiel na znečistení tuhými emisiami. Až za ne sa radí priemysel (veľké zdroje) - 14 % podiel.

Žilinský kraj sa radí medzi kraje s najväčším obsahom tuhých emisií (PM₁₀ a PM_{2,5}) na Slovensku. Medzi lokality s hodnotami dlhodobo prekračujúcimi povolené limity u tohto druhu znečistenia patrí Ružomberok.

Tab. č. 7: 10 najvýznamnejších producentov tuhých emisií (znečisťovateľov) v Žilinskom kraji v roku 2013

por. č.	
1.	Mondi SCP, a.s. Ružomberok, okr. Ružomberok
2.	Obaly SOLO, s.r.o. Ružomberok, okr. Ružomberok
3.	DOLVAP, s.r.o. Varín, okr. Žilina
4.	OFZ, a.s., Istebné, okr. Dolný Kubín
5.	Žilinská teplárenská, a.s. Žilina, okr. Žilina
6.	SOTE s.r.o., Čadca, okr. Čadca
7.	DOLKAM Šuja, a.s. Rajec, okr. Žilina
8.	TEHOS, s.r.o., Dolný Kubín, okr. Dolný Kubín
9.	Martinská teplárenská, a.s. Martin, okr. Martin
10.	BEKAM, s.r.o., okr. Žilina

Zdroj: SHMÚ

K celoslovenskému poklesu oxidov dusíka (NO_x) v doprave prispela celková výmena vozového parku s inovovanými spaľovacími procesmi. Nárast cien plynu a uhlia vedúci k využívaniu dreva ako paliva má na druhej strane negatívny vplyv na prítomnosť NO_x v ovzduší. Aj pokles objemu priemyselnej výroby pozitívne prispel k poklesu NO_x v ovzduší.

Najvýznamnejším producentom NO_x je doprava (46 %) a priemysel (34 %).

V Žilinskom kraji v súčasnosti nedochádza k prekročeniu limitov u tejto znečisťujúcej zložky.

Tab. č. 8: 10 najvýznamnejších producentov NO_x v Žilinskom kraji v roku 2013

por. č.	
1.	Mondi SCP, a.s. Ružomberok, okr. Ružomberok
2.	Žilinská teplárenská, a.s. Žilina, okr. Žilina
3.	OFZ, a.s., Istebné, okr. Dolný Kubín
4.	Obaly SOLO, s.r.o. Ružomberok, okr. Ružomberok
5.	Martinská teplárenská, a.s. Martin, okr. Martin
6.	Rettenmeier Tatra Timber s.r.o. Lipt. Hrádok, okr. LM
7.	Speciality Minerals Slovakia s.r.o., Ružomberok, okr. RK
8.	KIA Motors Slovakia s.r.o., okr. Žilina
9.	LMT a.s., Liptovský Mikuláš, okr. Liptovský Mikuláš
10.	TEHOS, s.r.o., Dolný Kubín, okr. Dolný Kubín

Zdroj: SHMÚ

Dlhodobý klesajúci trend sledujeme aj u produkcie oxidu siričitého (SO₂). V kraji v súčasnosti nedochádza k prekročeniu povolených limitov u tejto zložky.

Tab. č. 9: 10 najvýznamnejších producentov SO_x (znečisťovateľov) v Žilinskom kraji v roku 2013

por. č.	
1.	Martinská teplárenská, a.s. Martin, okr. Martin
2.	Žilinská teplárenská, a.s. Žilina, okr. Žilina
3.	OFZ, a.s., Istebné, okr. Dolný Kubín
4.	Mondi SCP, a.s. Ružomberok, okr. Ružomberok
5.	SOTE s.r.o., Čadca
6.	ŽOS Vrútky a.s., okr. Martin
7.	AFG Turčianske Teplice
8.	DOLVAP, s.r.o., Varín, okr. Žilina
9.	ZDROJ MT s.r.o. Martin – Priekopa, okr. Martin
10.	RABČAN, s.r.o. Rabča, okr. Námestovo

Zdroj: SHMÚ

Tab. č. 10: 10 najvýznamnejších producentov CO v Žilinskom kraji v roku 2013

por. č.	
1.	DOLVAP, s.r.o., Varín, okr. Žilina
2.	OFZ, a.s., Istebné, okr. Dolný Kubín
3.	Mondi SCP, a.s. Ružomberok, okr. Ružomberok
4.	LMT a.s., Liptovský Mikuláš, okr. Liptovský Mikuláš
5.	Obaly SOLO, s.r.o. Ružomberok, okr. Ružomberok
6.	SOTE s.r.o., Čadca, okr. Čadca
7.	TURZOVSKÁ DREVÁRSKA FABRIKA, s.r.o., okr. Čadca
8.	ŽOS Vrútky a.s., okr. Martin
9.	Žilinská teplárenská, a.s. Žilina, okr. Žilina
10.	Rettenmeier Tatra Timber s.r.o. Lipt. Hrádok, okr. LM

Zdroj: SHMÚ

Pôda

Na území Žilinského kraja sú najviac rozšírené subtypy pôdnych typov ako sú kambizeme (kyslé aj nasýtené variety), menej sa vyskytujú rendziny, gleje, podzoly a fluvizeme. Antropogénny tlak na využívanie pôdy na iné účely ako na plnenie jej primárnych

produkčných a environmentálnych funkcií spôsobuje jej pozvoľný úbytok v prospech lesných, nepoľnohospodárskych a nelesných pozemkov a nárastom lesných pozemkov.

V prípade Žilinského kraja s rozlohou 6 808,49 km² (680 849 ha) činí podiel poľnohospodárskej pôdy 35,8 % a lesných pozemkov 55,9 % pôdneho fondu kraja. ŽSK je jediným krajom v rámci SR s prevažujúcimi lesnými pozemkami na celkovej ploche. Naopak z hľadiska podielu poľnohospodárskej pôdy na svojom pôdnom fonde nedosahuje priemer SR.

Tab. č. 11: Úhrnné hodnoty druhov pozemkov v Žilinskom kraji - porovnanie stavu v rokoch 2002, 2006 a 2014

druh pozemku	rok	rozloha (ha)	% z celkovej výmery
poľnohospodárska pôda	2002	247 698	36,42
	2006	246 268	36,17
	2014	242 499	35,62
lesné pozemky	2002	376 553	55,37
	2006	378 482	55,59
	2014	381 457	56,03
vodné plochy	2002	12 797	1,88
	2006	12 795	1,87
	2014	12 823	1,88
zastavané plochy	2002	24 717	3,64
	2006	24 999	3,67
	2014	26 053	3,83
ostatné plochy	2002	18 308	2,69
	2006	18 295	2,68
	2014	18 019	2,65
Celková výmera pôdy	2002	680 073	100,00
	2006	680 839	100,00
	2014	680 850	100,00

Zdroj: UGKK SR

Tab. č. 12: Úhrnné hodnoty druhov pozemkov v Žilinskom kraji podľa okresov (v ha)

okres	rok	poľnohospodárska pôda	lesné pozemky	vodné plochy	zastavané plochy	ostatné plochy	celková výmera
Bytča	2002	8 547	17 255	510	1 065	787	28 164
	2006	8 516	17 241	510	1 101	795	28 164
	2014	8 340	17 308	504	1 188	812	28 152
Čadca	2002	25 346	45 047	879	3 021	1 770	76 062
	2006	25 292	45 023	874	3 074	1 800	76 062
	2014	25 088	45 009	880	3 153	1 932	76 062
Dolný Kubín	2002	22 326	21 427	768	1 743	2 767	49 030
	2006	22 110	21 772	760	1 753	2 787	49 181
	2014	22 277	22 048	759	1 665	2 435	49 184
Kysucké N. Mesto	2002	6 132	9 844	220	891	282	17 368
	2006	6 104	9 864	220	896	284	17 368
	2014	5 944	9 874	231	932	388	17 368
Liptovský Mikuláš	2002	44 211	80 042	3 203	3 691	2 326	133 473
	2006	44 088	80 732	3 206	3 726	2 333	134 086
	2014	43 695	80 909	3 190	3 860	2 450	134 104
Martin	2002	25 257	42 255	948	3 099	2 006	73 565
	2006	24 708	42 840	950	3 166	1 902	73 565
	2014	24 249	42 905	963	3 242	2 210	73 569
Námestovo	2002	30 746	33 063	1 553	2 106	1 584	69 051
	2006	30 608	33 230	1 554	2 079	1 583	69 053
	2014	30 006	33 791	1 530	2 231	1 488	69 046
Ružomberok	2002	18 746	42 607	434	2 010	888	64 684
	2006	18 700	42 624	429	2 028	904	64 684
	2014	18 273	42 745	422	2 111	1 130	64 681

Tab. č. 12: Úhrnné hodnoty druhov pozemkov v Žilinskom kraji podľa okresov (v ha) - pokr.

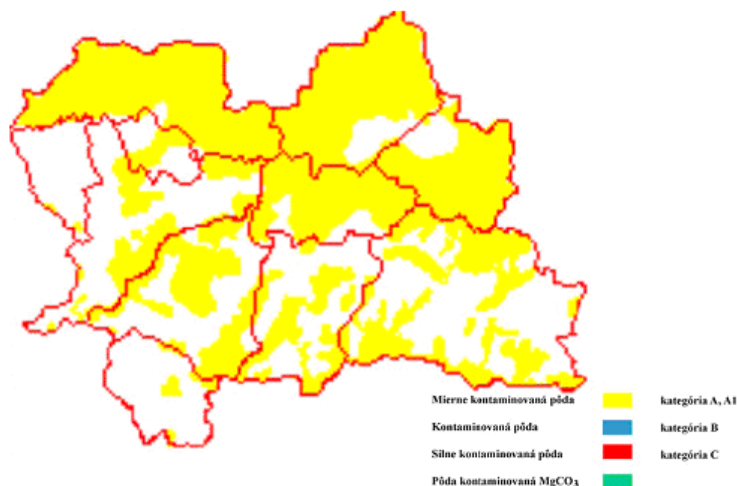
okres	rok	poľnohospodárska pôda	lesné pozemky	vodné plochy	zastavané plochy	ostatné plochy	celková výmera
Turčianske Teplice	2002	15 264	22 022	246	1 292	448	39 272
	2006	15 251	22 028	245	1 298	450	39 273
	2014	14 988	22 180	250	1 345	522	39 285
Tvrdošín	2002	20 956	19 989	2 770	1 291	2 890	47 895
	2006	20 842	20 099	2 759	1 300	2 895	47 895
	2014	20 651	21 596	2 750	1 401	1 493	47 892
Žilina	2002	30 169	43 003	1 266	4 508	2 561	81 508
	2006	30 049	43 028	1 289	4 580	2 562	81 508
	2014	28 989	43 090	1 345	4 925	3 159	81 508

Zdroj: ÚGKK SR

Na základe rozboru zmien vo výmerách poľnohospodárskeho pôdneho fondu je možné sledovať vývojové trendy foriem hospodárenia v regióne.

Kontaminácia pôdneho fondu v Žilinskom kraji

Monitorovaním kontaminácie pôdy zistené hodnoty sú posudzované podľa Rozhodnutia Ministerstva pôdohospodárstva SR o najvyšších prípustných hodnotách škodlivých látok v pôde číslo 521/1994-540.



Zdroj: Krajská správa o stave živ. prostredia v Žilinskom kraji v r. 2002

Nerastné suroviny

Z hľadiska zásob a ťažby nerastných surovín Žilinskom kraji v porovnaní s inými regiónmi SR nepatrí medzi najbohatšie. Na území kraja sú bohaté ložiská stavebného kameňa - dolomitické vápence a pieskovce. V oblasti Malej Fatry sa ťažia vápence ako surovina na výrobu cementu a vápna. Na Hornej Orave je viac lokalít s bohatým výskytom rašeliny. Rašelinisko v Suchej Hore bolo využívané na priemyselnú ťažbu do r. 1998. Mineralizované I-Br vody sa nachádzajú na ložisku Oravská Polhora. Značné zásoby tehliarskych hĺn podnietili v minulosti vznik viacerých tehelní, konkurencia a globalizácia postupne toto odvetvie v kraji eliminovali. Platná legislatíva (banský zákon) delí nerasty na vyhradené a nevyhradené. Zo 621 výhradných ložísk sa k 1. 1. 2011 nachádzalo na území Žilinského kraja 44, z toho ťažba prebiehala na dvadsiatich z nich. Energetické suroviny sa v Žilinskom kraji nenachádzajú v ekonomicky významnom množstve. V kraji majú najväčší dosah na životné prostredie činné povrchové lomy, väčšinou na stavebný kameň a na výrobu vápna a cementu.

Zoznam chránených ložiskových území, ložísk vyhradených nerastov a dobývacích priestorov ako aj ložísk nevyhradených nerastov v kraji je uvedený v Územnom pláne VÚC Žilinského kraja v znení jeho platných zmien a doplnkov.

Rastlinstvo

Na území Žilinského kraja sú zastúpené prevažne karpatské druhy rastlín, od juhozápadu a juhu sem prenikajú aj panónske, teplo a suchomilnejšie druhy, z ktorých mnohé tu majú severnú hranicu ich výskytu. Vzhľadom na geologické podložie sa tu vyskytujú ako kyslomilnejšie, tak aj vápnomilné druhy. Pestrejšia floristická skladba sa nachádza na vápencovom podklade. 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 (submontánny) od 500 do 1 000 m n.m., pokrytý pôvodne bukovými alebo bukovo-jedľovými lesmi dnes na mnohých miestach so značne pozmenenými porastmi, často so smrekom, na slnečných expozíciách aj s borovicou a montánny stupeň zastúpený bukovo-jedľovými, jedľovo-smrekovými a smrekovými lesmi. Najvyššie polohy zaberá subalpínsky vegetačný stupeň.

Viac ako polovicu územia Žilinského kraja zaberajú rôzne typy lesných spoločenstiev. V oblasti Oravy a Kysúc sú rozšírené bukové a bukovo-jedľové lesy kvetnaté, v oblasti Liptova dubovo-hrabové lesy lipové, jedľové a jedľovo-smrekové lesy. Územie Západných Tatier zaberajú spoločenstvá smrekových lesov čučoriedkových, najvyššie polohy subalpínske a alpínske spoločenstvá. Vo Veľkej Fatre sú najrozšírenejšie bukové lesy kvetnaté, v oblasti Chočských vrchov bukové lesy vápnomilné a kvetnaté, v Žilinskej kotline sa vyskytujú lužné lesy nížinné, dubovo-hrabové lesy a dubové nátržníkové lesy, v Malej Fatre bukové lesy kvetnaté, bukové lesy kyslomilné horské, vyššie polohy zaberajú jedľové a jedľovo-smrekové lesy, vo vrcholových častiach subalpínske spoločenstvá. Rozsahom menšie, ale ekologicky veľmi významné sú spoločenstvá vrchoviskových a prechodných rašelinísk, nachádzajúce sa na Orave.

Vodné toky väčších riek sprevádzajú azonálne spoločenstvá lužných lesov nížinných a podhorských až horských, na území ktorých sa nachádzajú i v rámci Slovenska najsevernejšie položené lužné porasty – PR Ivachnovský luh, podhorské vrbovo-jelšové porasty sú chránené v PR Jelšie.

V nižších polohách pahorkatín boli rozšírené zonálne spoločenstvá dubovo-hrabových lesov. Lesné spoločenstvá sa tu zachovali len na plochách nevhodnej na poľnohospodárske využívanie. Plošne najrozsiahlejšie lesy sa udržali v horských oblastiach. V priebehu času došlo čiastočne k ich premene z pôvodných bukových a jedľových lesných porastov na smrekové monokultúry, vo vyšších polohách sú prítomné pôvodné smrečiny. Zvláštnu pozornosť si zasluhujú porasty pralesovitého charakteru, viaceré sú chránené formou maloplošných chránených území (PR Skalná Alpa, PR Rumbáre, NPR Pilsko, NPR Babia hora, NPR Jánošíkova kolkáreň a ďalšie). V najvyšších polohách sú zastúpené porasty kosodreviny.

Významný počet rastlinných druhov sa nachádza v nelesných ekosystémoch, ktoré reprezentuje široká škála rastlinných spoločenstiev skál a sutín, pramenísk, slatín, rašelinísk, močiarov, lúk a pasienkov, nad hornou hranicou rozšírenia kosodreviny sa nachádzajú v najvyšších horských polohách prirodzené alpínske lúky. V alúviách riek sa ešte miestami zachovali mezofilné lúky. Nelesné ekosystémy patria všeobecne medzi najohrozenejšie, nielen na území Slovenska, ale i v celoeurópskom a celosvetovom meradle. Žilinský kraj je charakteristický najbohatším výskytom mokradí, slatín, prechodných ale najmä vrchoviskových rašelinísk na Slovensku. Viaceré z nich sú chránené formou prírodných rezervácií - NPR Kláštorské lúky, NPR Klinské rašelinisko, PR Beňadovské rašelinisko, PR Medzi bormi, PR Rojkovské rašelinisko, PR Močiar a ďalšie. Na prirodzené i poloprirodzené

nelesné spoločenstvá sa viaže výskyt mnohých vzácnych, reliktných a ohrozených druhov rastlín, bohato je zastúpená čeľaď *Orchidaceae*. Veľmi zaujímavé, nielen po floristickej stránke, boli početné travertíniská, viazané na vývery minerálnych vôd. Väčšina z nich bola v minulosti zničená negatívnymi ľudskými zásahmi, najhodnotnejšie a najmenej poznačené ľudskou činnosťou predstavuje PR Močiar s výskytom celého radu kriticky ohrozených druhov rastlín.

Živočíšstvo

Dnešné rozšírenie a zloženie fauny je výsledkom dlhodobého vývinu. Vzhľadom na dlhodobý vývin územia možno vo faune Žilinského kraja rozlíšiť z hľadiska zoogeografického tieto hlavné zložky: kozmopolitickú, holarktickú, paleoarktickú, európsko-sibírsku, karpatskú, ale i endemickú a reliktnú. Fauna územia kraja sa vyznačuje popri všeobecne známých prvkoch pozmenenej krajiny veľkým množstvom pôvodných zachovaných zoocenóz so širokým ekologickým rozpätím. Mimoriadne vysoká diverzita druhov a živočíšnych spoločenstiev je odrazom pestrej geologickej stavby, značného hypsometrického rozpätia, geomorfológie a veľkej rôznorodosti flóry, s ktorou je živočíšstvo úzko späté.

Pôvodné zachované zoocenózy v území sú v rozhodujúcej miere sústredené v súčasne legislatívne chránených územiach (NP Malá Fatra, NP Veľká Fatra, TANAP, CHKO Kysuce, CHKO Horná Orava, v prírodných rezerváciách a chránených areáloch). Možno tu zaznamenať výskyt typických zoocenóz západokarpatských lesov horského stupňa, často aj s pralesnými prvkami, reliktnými a endemitami. Diverzitu fauny dopĺňajú azonálne zoocenózy zachovalých úsekov tokov (rieka Orava, horný tok Váhu a jeho zachovalé prítoky) a tiež prvky pahorkatín a podhorských zón.

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 významných lokalít (rašeliniská na Orave), na strane druhej sa zvýšila druhová diverzita najmä ichtyofauny a vodného vtáctva. Územím kraja vedú významné migračné cesty vtáctva.

Environmentálna regionalizácia SR

Environmentálna regionalizácia SR na základe komplexného zhodnotenia stavu ovzdušia, podzemnej a povrchovej vody, pôdy, horninového prostredia, bioty a ďalších faktorov vymedzila 5 stupňov kvality životného prostredia - prostredie vysokej kvality, prostredie vyhovujúce, prostredie mierne narušené, prostredie narušené a prostredie silne narušené. 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.

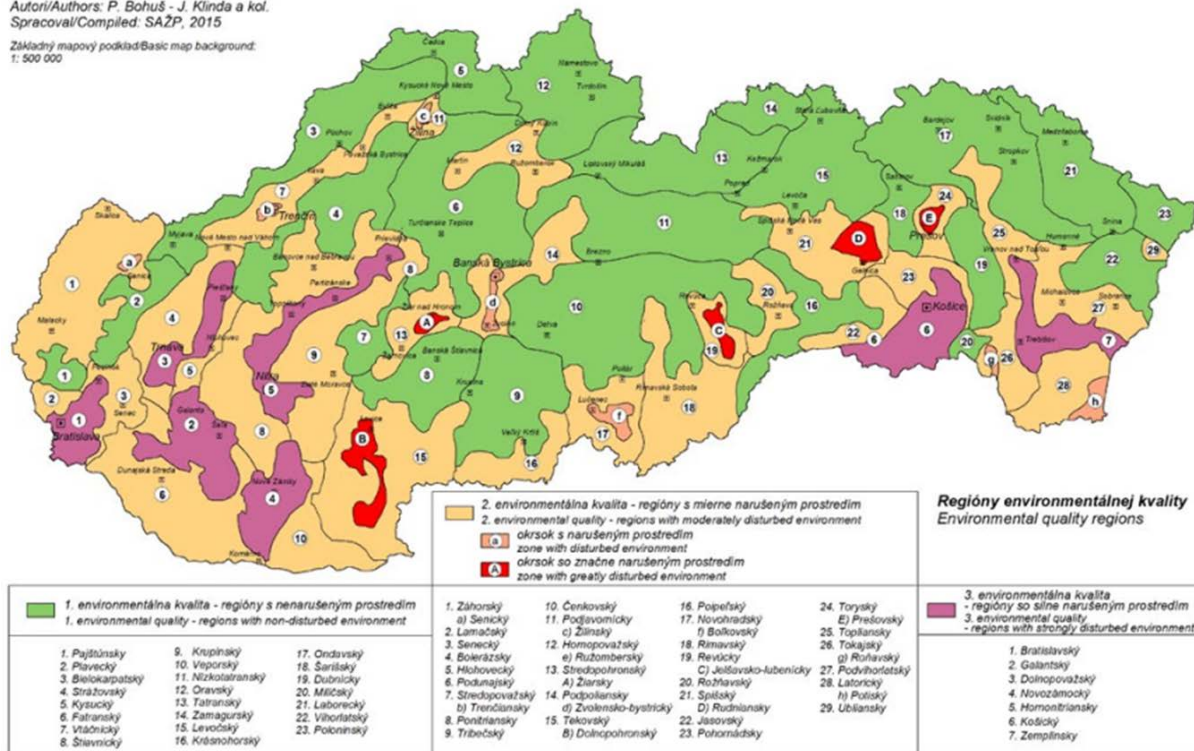
Podľa environmentálnej regionalizácie Slovenska (v roku 2015) tvoria prevažnú časť rozlohy Žilinského kraja regióny s nenarušeným prostredím. Časti kotlín a dolín, kde sa nachádza intenzívnejšie osídlenie patria do vyhovujúceho prostredia. Centrá osídlenia (krajské mesto a okresné mestá) a ich najbližšie okolie patria do mierne narušeného a narušeného prostredia. Vo všeobecnosti možno skonštatovať, že územie Žilinského kraja patrí k najčistejším resp. environmentálne najkvalitnejším plochám v SR. Aj na tomto území dochádza k pozitívnemu trendu v kvalite životného prostredia, čoho dôkazom je aj zánik Hornopovažskej záťažovej oblasti, ktorá sa rozkladala v Žilinskom kraji na ploche 509 km² na území okresov Žilina a

Ružomberok s čiastočným presahom do okresov Kysucké Nové Mesto a Dolný Kubín. V súčasnosti sa na území Žilinského kraja nenachádza žiadna záťažová oblasť ani okrsok so značne narušeným prostredím.

Regióny environmentálnej kvality Environmental quality regions

Autori/Authors: P. Bohuš - J. Klinda a kol.
Spracovali/Compiled: SAŽP, 2015

Základný mapový podklad/Basic map background:
1: 500 000



Demografia

V roku 2015 mal Žilinský kraj celkom 690 434 obyvateľov. Kým do roku 2010 počet jeho obyvateľov plynule rástol, tak ako rástol aj počet obyvateľov SR, v roku 2011 došlo k poklesu počtu obyvateľov o 8 673, čo činí úbytok o 1,3 %. Obdobný vývoj možno vnímať aj v celonárodnom meradle. V roku 2012 však už opäť dochádza k miernemu nárastu obyvateľstva tak v Žilinskom kraji, ako aj v SR.

V rámci Žilinského kraja je prirodzený prírastok zaznamenaný len v piatich okresoch kraja, pričom ide najmä o oravské okresy Námestovo (+7,87), Dolný Kubín (+2,28), Tvrdošín (2,11) a Žilinu (+1,04). Najhoršie výsledky sú zaznamenané v okrese Turčianske Teplice (-3,96), kde je dlhodobo zaznamenaný trend poklesu počtu obyvateľov.

Nepriaznivý trend je možné sledovať u vekovej štruktúry obyvateľstva, kde narastá počet obyvateľov vo veku nad 65 rokov, zatiaľ čo počet obyvateľov v predproduktívnom a produktívnom veku klesá.

Žilinský kraj nárastom obyvateľov v poproduktívnom veku kopíruje celoslovenský vývoj. To isté platí aj o vývoji osôb v produktívnom veku (15 - 64). V roku 2015 má Žilinský kraj celkovo 489 017 obyvateľov vo veku 15 - 64 rokov, čo činí 70,8 % obyvateľov kraja a priemerný vek obyvateľa kraja je 39,52. Uvedené údaje jasne potvrdzujú pretrvávajúci a jednoznačný trend starnutia obyvateľstva.

Tab.č. 13: Vývoj demografie v ŽSK

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Počet obyvateľov k 31.12.	696 347	697 502	698 274	689 601	690 121	690 420	690 449	690434
Podiel z celkového počtu obyvateľstva SR (v %)	12,87	12,86	12,85	12,76	12,75	12,75	12,74	12,73
Podiel žien na celkovom počte obyv. kraja (v %)	50,97	50,96	50,98	50,92	50,91	50,89	50,89	50,88
Hustota zaľudnenia na km ²	102,2	102,4	102,5	101,2	101,3	101,4	101,4	101,4
Podiel mestského obyvateľstva (v %)	50,30	50,09	49,90	49,39	49,21	49,01	48,78	49,24
Prírodný prírastok (v ‰)	0,87	1,57	1,48	2,11	1,07	0,58	0,74	0,61
Celkový prírastok (v ‰)	0,93	1,66	1,11	1,90	0,75	0,43	0,04	-0,02
Migračný prírastok (v ‰)	0,06	0,09	-0,38	-0,22	-0,32	-0,14	-0,70	-0,63

Zdroj: ŠÚ SR

Nepriaznivým trendom je demografický vývoj, ktorý charakterizuje postupné spomaľovanie reprodukcie obyvateľstva a starnutie populácie, bez predpokladu pozitívnej zmeny v blízkej budúcnosti. Uvedený vývoj so sebou prináša zvýšené nároky na dostupnosť, kapacity a formy poskytovania sociálnych služieb a služieb zdravotnej starostlivosti, pričom tento trend sa bude ešte zväčšovať. V súvislosti s demografickým vývojom je možné očakávať aj budúce problémy na trhu práce (nedostatok a nevhodná štruktúra pracovnej sily).

Tab. č. 14: Podiel obyvateľov vo vekových štruktúrach (predproduktívny, produktívny a poproduktívny, podľa európskeho štandardu)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0 – 14 (spolu)	114 134	112 596	111 444	109 865	109 015	108 133	107 331	106 888
15 – 64 (spolu)	502 379	504 042	504 753	496 576	495 535	493 908	491 919	489 017
65 a viac (spolu)	79 834	80 864	82 077	83 160	85 571	88 379	91 199	94 529
Priemerný vek (spolu)	37,46	37,73	38,01	38,35	38,64	38,93	39,24	39,52

Zdroj: ŠÚ SR

Tab. č. 15: Trh práce a sociálne štatistiky

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Miera zamestnanosti (15 - 64, VZPS, %)	62,4	59,3	56,8	57,4	57,7	58,3	59,0	62,4
Miera nezamestnanosti (VZPS, v %)	7,7	10,6	14,5	14,3	14,3	14,0	13,6	10,3
Miera dlhodobej nezamestnanosti (v %)	16,9	16,4	26,8	27,9	28,9	20,5		-
Priemerná hrubá nom. mesačná mzda (€)	-	709	759	801	830	820	875	-
Čisté peňažné príjmy (€)	337	345	338	356	367	362	372	-
Výdavky domácností (€)	335	308	304	325	333	320	323	-
Miera populácie ohrozená chudobou a sociálnym vylúčením (v %)	17,7	15,9	16,6	18,3	20,0	17,4		-
Miera rizika chudoby – 60% mediánu (v %)	10,3	9,0	9,6	11,0	12,7	11,1	13,5	-

Zdroj: ŠÚ SR

Vývoj nezamestnanosti v období 2004 - 2015 je možné rozdeliť do dvoch časových úsekov. Do roku 2008 nezamestnanosť klesala. Súviselo to s celkovou konjunktúrou hospodárstva v Európe, na ktorej vnútorný trh vstúpila v roku 2004 aj SR. Príchod zahraničných investorov, štrukturálne reformy v krajine a ambícia vstúpiť v čo najskoršom termíne do eurozóny tomuto vývoju tiež napomáhali. Príchod hospodárskej krízy v druhej polovici roku 2008 sa prudko

prejavil na náraste nezamestnanosti už v nasledujúcom roku.

Miera nezamestnanosti podľa VZPS dokladuje relatívne stabilný stav, s väčším poklesom práve v roku 2015, ktorý sa ale stále nedokázal vrátiť do hodnôt z rokov tesne pred nástupom krízy (2006 - 2008), čo možno zdôvodniť pretrvávajúcim, relatívne krehkým stavom európskej a svetovej ekonomiky, sprevádzaným oveľa konzervatívnejším prístupom zamestnávateľov k vytváraniu pracovných miest, než tomu bolo pred krízou. Medziročne došlo v Žilinskom kraji aj k poklesu počtu dlhodobu evidovaných uchádzačov o zamestnanie z 19 644 v roku 2014 na 14 758 v roku 2015.

Čisté peňažné príjmy majú v Žilinskom kraji stúpajúci charakter, ale stále sú pod priemerom SR (390 €). Čisté výdavky domácností sa v prípade Žilinského kraja sa medziročne zvýšili o cca 0,8 % a ŽK je tak spolu s Trnavským a Nitrianskym krajom, jedným z troch krajov SR kde bol zaznamenaný nárast.

Napriek znižovaniu miery nezamestnanosti bol medziročne v Žilinskom kraji zaznamenaný výrazný nárast miery rizika chudoby - ide o najväčší nárast v rámci SR. V roku 2014 bola v Žilinskom kraji zaznamenaná najvyššia miera rizika chudoby od roku 2005 a pod hranicou chudoby sa nachádzalo viac ako 90 tis. obyvateľov kraja. Nepriaznivým faktom je aj skutočnosť, že v riziku chudoby sa nachádzajú aj pracujúci ľudia.

Pokles pôrodnosti na začiatku prvej dekády tohto storočia sa nepriaznivo prejavil na počtoch detí v predškolských zariadeniach celej SR vrátane Žilinského kraja. Najslabšie roky v SR aj v tomto boli roky 2007 - 2009. Od tohto roka počet detí opäť narastá. Kým v roku 2003 bolo v materských školách kraja zapísaných 19 871 detí, v roku 2007 to bolo iba 18 705 detí. Do roku 2014 tento počet vystúpil na 21 294 detí. Stále je ešte možné zaznamenať zvyšovanie počtu materských škôl a tried v nich, pričom existujúce kapacity nedokážu momentálne naplno uspokojiť dopyt zo strany rodičov, čo sa prejavuje v náraste nevybavených žiadostí o umiestnenie detí v materských školách. Vzhľadom na prebiehajúce demografické trendy je však možné predpokladať, že uvedený stav je stavom dočasným.

V Žilinskom kraji došlo k poklesu počtu základných škôl ako aj ku poklesu počtu žiakov. V období medzi rokmi 2008 až 2014 počet žiakov poklesol takmer o 12 %. V roku 2008 navštevovalo základné školy celkom 66 770 žiakov, kým v roku 2014 ich bolo už iba 59 301. Počty žiakov stredných odborných škôl a gymnázií kopíruje vývoj na základných školách a zaznamenáva plynulý pokles, ktorý je najvýraznejší pri stredných odborných školách.

Počet študentov dennej formy v rokoch 2010 - 2014 vykazuje čiastočne vyrovnanú tendenciu a osciluje v rozmedzí od 14 163 do 13 167 študentov. Počet študentov externej formy vykazuje v období 2008 - 2014 trvalý pokles, ktorý medzi rokmi 2013 a 2014 dosiahol cca 24 %. Tento trend je zjavný v rámci celej SR.

Tab.č. 16: Školstvo v ŽSK

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Počet materských škôl (spolu)	338	339	339	338	339	341	345	348
Počet základných škôl (spolu)	201	202	202	203	202	201	198	198
Počet stredných odborných škôl	64	65	64	64	63	62	61	62
Počet gymnázií	28	28	29	29	29	30	30	30
Počet vysokých škôl (spolu)	4	4	4	4	4			

Zdroj: SÚ SR

Technická infraštruktúra

Zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou.

Zásobovanie obyvateľov Žilinskom kraji pitnou vodou je realizované najmä prostredníctvom verejných vodovodov v správe vodárenských spoločností, ktorými sú:

- Oravská vodárenská spoločnosť, a.s., Dolný Kubín - okresy Dolný Kubín, Námestovo, Tvrdošín
- Liptovská vodárenská spoločnosť, a.s., Liptovský Mikuláš - okres Liptovský Mikuláš
- Vodárenská spoločnosť Ružomberok, a.s., Ružomberok - okres Ružomberok
- Turčianska vodárenská spoločnosť, a.s., Martin - okresy Martin, Turčianske Teplice
- Severoslovenské vodárne a kanalizácie, a.s., Žilina - okresy Žilina, Bytča, Kysucké Nové Mesto, Čadca

Niektoré obce v kraja spravujú vlastný vodovod.

Zásobovanie pitnou vodou obyvateľov v Žilinskom kraji sa uskutočňuje zo zdrojov na vlastnom území. Situácia v ŽSK je z hľadiska zásobovania pitnou vodou z verejných vodovodov pomerne priaznivá. Podľa údajov ŠÚ SR je k 31. 12. 2015 v rámci kraja 90,3 % obyvateľov napojených na verejný vodovod, čo je lepší pomer ako v rámci SR (88,2 %).

Tab. č. 17: Podiel obyvateľov SR napojených na verejný vodovod (%)

kraj	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bratislavský kraj	98,7	98,9	99,0	99,1	95,8	95,8	96,9	96,8	97,0	97,3	96,9
Trnavský kraj	96,4	96,5	96,8	97,0	85,4	86,4	86,8	87,8	88,4	88,7	89,0
Trenčiansky kraj	73,2	73,2	73,3	73,5	88,8	89,0	89,5	89,8	90,1	90,2	90,4
Nitriansky kraj	89,7	89,9	90,0	90,2	90,4	90,3	89,1	90,2	90,6	90,6	91,1
Žilinský kraj	86,2	86,3	86,5	86,5	88,7	88,8	89,0	89,5	89,7	90,1	90,3
Banskobystrický kraj	90,3	90,3	90,4	90,6	85,6	85,8	86,7	86,2	86,4	86,7	87,1
Prešovský kraj	73,3	73,5	73,7	73,8	78,0	78,3	79,3	78,8	79,5	79,9	80,4
Košický kraj	76,1	76,2	76,3	76,5	80,8	81,2	81,2	80,8	81,2	81,7	83,6

Zdroj: ŠÚ SR

V rámci okresov Žilinského kraja sú zaznamenané rozdiely v podieloch obyvateľstva zásobovaného pitnou vodou z verejného vodovodu. Najmenší podiel obyvateľov s prístupom k pitnej vode z verejného vodovodu je v okrese Bytča (61 %) a Čadca (66,1 %), takmer úplné pokrytie vodovodnou sieťou je v okresoch Martin (99,9 %) a Turčianske Teplice (98,5 %).

V rámci okresov kraja sú zaznamenané rozdiely v podieloch obyvateľstva zásobovaného pitnou vodou z verejného vodovodu. Najnižší podiel obyvateľov s prístupom k pitnej vode z verejného vodovodu je v okrese Bytča (61 %) a Čadca (66,1 %), najvyšší podiel pokrytia vodovodnou sieťou vykazujú okresy Turčianske Teplice (98,5 %) a Martin (99,9 %).

Po ukončení v súčasnosti realizovaných projektov (Bytčiansko, Stredné Kysuce, Ružomberok, Orava, Kysuce) dôjde k ďalšej pozitívnej zmene v celkovej napojenosti obyvateľstva kraja na verejné vodovody.

Trendom posledných rokov zostáva, že obyvatelia sa aj napriek rozširovaniu sietí verejných vodovodov najmä z ekonomických dôvodov nepripájajú na novovybudovaný verejný vodovod a využívajú ako zdroj pitnej vody vlastné zdroje. Zpracovaním smernice EÚ 98/83/EC do NV SR č. 354/2006 Z. z. o požiadavkách na vodu pre ľudskú spotrebu a kontrolu kvality vody určenej na ľudskú spotrebu sa sprísnilo limity niektorých ukazovateľov, čo spôsobilo, že niektoré dovtedy využívané zdroje nevyhovujú na zásobovanie pitnou vodou a je potrebné ich nahradiť.

Odkanalizovanie

Ochrana vôd je v zmysle platnej legislatívy premietnutá do dodržiavania nasledovných základných princípov:

- zabezpečenie vyhovujúceho stavu vodných zdrojov, vodných ekosystémov a na vodu viazaných krajinných ekosystémov,

- znižovanie znečistenia odpadových vôd v mieste ich vzniku a využívanie možností opätovného používania odpadových vôd.

Pre oblasť odvádzania a čistenia komunálnych odpadových vôd majú zásadný význam ustanovenia zákona 364/2004 Z. z. v platnom znení a príslušnej legislatívy, ktoré sú transpozíciou požiadaviek smernice 91/271/EHS o čistení komunálnych odpadových vôd.

Do roku 2015 bolo potrebné v Žilinskom kraji zabezpečiť požadované odvádzanie a čistenie odpadových vôd z minimálne 14 aglomerácií, čo predstavuje vyriešenie odkanalizovania v 148 obciach kraja s celkovým počtom 506 966 obyvateľov. Priemerná aglomerácia v tejto veľkostnej kategórii má cca 43 662,3 obyvateľov. Taktiež do roku 2015 bolo potrebné vyriešiť odvádzanie a čistenie odpadových vôd v ďalších 28 aglomeráciách, ktoré zahŕňajú 65 obcí kraja s 108 536 obyvateľmi a to vo veľkostnej kategórii od 2 001 do 10 000 EO.

Tab. č. 18: Súhrnný prehľad počtu obyvateľov, obcí a aglomerácií v Žilinskom kraji zaradených podľa veľkostných kategórií

Aglomerácie	< 2000 EO	2001-10000 EO	>10 001 EO	Spolu kraj
počet obyvateľov	75 793	108 630	527 224	711 647
počet obcí	105	65	145	315
počet aglomerácií	94	28	14	136
počet obyvateľov v priemernej obci	569,7	1898,0	4191,6	2206,1
počet obyvateľov v priemernej aglomerácii	626,7	3968,5	43662,3	4223,9
počet obcí v priemernej aglomerácii	1,1	2,1	10,4	1,9

Zdroj: aktualizácia Plánu rozvoja verejných vodovodov a kanalizácií

Zatiaľ čo v roku 2005 bolo v Žilinskom kraji na kanalizačnú sieť napojených 55,3 % obyvateľov, k 31. 12. 2015 dosiahol podiel obyvateľov napojených na verejnú kanalizačnú sieť 63,2 %, t.j. nárast takmer o 8 %. V napojenosti obyvateľov na verejnú kanalizáciu dosahuje kraj v rámci SR takmer zhodu s celoslovenským priemerom (SR - 65,1 %). Vzhľadom na ekonomické ukazovatele a návratnosť investícií, je problémom odkanalizovanie veľkého počtu malých obcí (menej ako 500 obyv.) v niektorých lokalitách kraja (napr. okres Turčianske Teplice).

Tab. č. 19: Podiel obyvateľov SR napojených na verejnú kanalizáciu (%)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Slovenská republika	56,3	56,4	58,2	59,4	59,4	60,4	61,6	62,4	63,5	64,7	65,1
Bratislavský kraj	85,1	85,1	86,8	86,9	85,2	86,2	87,1	87,4	87,7	88,2	88,1
Trnavský kraj	52,8	52,8	53,2	53,3	52,3	54,2	57,9	60,3	62,3	64,3	65,5
Trenčiansky kraj	46,7	46,6	47,0	47,0	58,1	58,3	59,0	59,6	59,8	61,8	62,2
Nitriansky kraj	45,1	45,2	45,5	45,7	47,3	47,5	48,6	50,2	50,1	51,5	51,9
Žilinský kraj	55,3	55,3	55,8	56,1	59,1	60,4	60,8	61,4	62,9	63,4	63,2
Banskobystrický kraj	51,7	51,7	52,2	52,3	57,4	60,0	60,6	62,2	63,9	64,8	64,7
Prešovský kraj	54,1	54,2	54,7	54,9	58,1	58,8	60,2	60,7	62,7	63,4	64,3
Košický kraj	50,9	51,0	51,8	51,9	56,0	57,2	59,2	60,8	63,9	64,9	66,0

Zdroj: ŠÚ SR

Problematika odvádzania a čistenia odpadových vôd je v Žilinskom kraji obzvlášť citlivá vzhľadom na vysoký podiel územia spadajúci pod rôzny stupeň ochrany a prítomnosť cenných podzemných minerálnych zdrojov.

Za jedného z najväčších znečisťovateľov povrchových vôd sa pokladajú aj veľké ČOV, ktoré nedosahujú požadované čistiarenské efekty. Ich nízka kapacita môže byť spôsobená aj vysokým obsahom balastných vôd v kanalizačných privádzačoch, ako je to napr. v ČOV:

Žilina, Rajec, Martin, Liptovský Hrádok, Liptovský Ján, Liptovský Mikuláš, Demänovská Dolina, Dolný Kubín. Preto je priebežne potrebné doriešiť ich intenzifikáciu, rekonštrukciu, príp. rozšírenie kapacity.

Zabezpečenie ďalšieho rozvoja zásobovanosti obyvateľstva pitnou vodou a odvádzanie odpadových vôd v kraji prebieha podľa schváleného Plánu rozvoja verejných vodovodov a kanalizácií v Žilinskom kraji (obstarávateľom je Okresný úrad životného prostredia v Žiline, 2010).

Energetika

Tepelné elektrárne

V rámci Žilinského kraja základnú výrobu elektrickej energie zabezpečujú teplárne Žilina a Martin.

Vodné elektrárne

Žilinský kraj má ideálne podmienky pre využitie hydroenergetického potenciálu. Nachádzajú sa tu vodné elektrárne so špičkovým charakterom výroby.

Tab. č. 20: Prehľad významných vodných elektrární v Žilinskom kraji

názov	inštalovaný výkon (MW)	ročná výroba (GWh)
PVE Čierny Váh	735,16	1203
VE Liptovská Mara	202,64	176
VE + PVE Mikšová I+II	93,6	208,4
VE Žilina	62	171

Zdroj: Zmeny doplnky č.4 ÚPN VÚC ŽK

Vodné elektrárne v kraji celkovo vyrobia 2 150,5 GWh/rok špičkovej energie, ich inštalovaný výkon je 1259,2 MW.

Netradičné zdroje energie

Z netradičných zdrojov energie sa v Žilinskom kraji využívajú:

- solárna energia je využívaná ojedinele, a to len na prípravu TÚV a prikurovanie
- fotovoltaické články najmä na Turci a Liptove
- geotermálne vody, v Žilinskom kraji sú vytypované 4 oblasti s výskytom zdrojov geotermálnej energie – Turčianska, Žilinská a Liptovská kotlina a Skorušina, avšak jej využitie je nízke, väčšinou na rekreačné účely.

Veterná energia v ŽSK nie je využívaná.

Netradičné a obnoviteľné zdroje elektrickej energie majú len charakter doplnkových zdrojov.

Prenos elektrickej energie

Prenos elektrickej energie v Žilinskom kraji sa uskutočňuje po prenosovom systéme 400 - 220 - 110 kV prostredníctvom energetických uzlov 400/220/110 kV transformovni ako aj distribučných sústav ZVN/VVN.

Prenosová sústava 400 kV: severnou časťou kraja prechádza prenosová sústava 400 kV v smere Lemešany - Spišská Nová Ves - Liptovská Mara - Sučany - Varín - Nošovice (ČR), kde sa napája na celoeurópsku 400 kV sústavu, v severo - južnom smere uvedená sústava vedie cez Sučany - Hornú Ždaňu - Levice a Varín - Nové Mesto nad Váhom. Energetické uzly 400/110 kV Liptovská Mara, Varín a 400/220/110 kV Sučany sú prepojené 400 kV prenosovou sústavou:

- 493 Horná Ždaňa - Sučany, 494 Sučany - Liptovská Mara, 406 Sučany - Liptovská Mara,
- 407 Liptovská Mara - Spišská Nová Ves, 045 PVE Čierny Váh - Liptovská Mara,
- 404 Varín - Nošovice, dvojité vedenie 405 Varín - Sučany,
- 495 Varín - Nové Mesto nad Váhom.

Prenosová sústava 220 kV: prenosová sústava 220 kV prechádza severnou časťou riešeného územia v smere Lemešany - Sučany - Nováky s napojením do transformovne Medzibrod (kraj Banská Bystrica). Energetický uzol 400/220/110 kV Sučany je prepojený prenosovou sústavou 220 kV vedeniami 271 Sučany - Bystričany a 272 Sučany - Medzibrod. Na 220 kV uzol Sučany je pripojená veľkoodberateľská 220 kV rozvodňa OFZ Široká dvojitým 220 kV vedením č. 281, 282. Po realizácii prechodu TR Medzibrod z 220 kV na 400/110 kV (okolo roku 2010) a po vybudovaní 2 x 400 kV prívodu sa jestvujúce 220 kV vedenia (č. 272 - 273) pri Ružomberku vzájomne prepoja, aby sa zachoval 220 kV prepoj Sučany - Lemešany pre možnosť 220 kV prevádzky v OFZ Široká. Po inštalácii uvedeného prepoja 272 - 273 sa uvoľnený koridor po 220 kV využije pre nové 110 kV vedenia. Koridor 220 kV vedení č. 272, 281 a 282 cez obec Nolčovo (okres Martin) sa ponecháva - vo výhľadovom období sa preloží mimo intravilán obce.

Distribučná 110 kV sieť: distribučné vedenia 110 kV slúžia pre rozdelenie elektrickej energie z nadradenej sústavy (uzol Varín, Sučany, Liptovská Mara) a zdrojov elektrickej energie (tepelné a vodné elektrárne) pre zásobovanie distribučných staníc 110/22 kV. Na území kraja sú rozvodne: Čadca, Kysucké Nové Mesto, Bytča, Hričov, Tp Žilina, Rajčanka Žilina, Rajec, Tp Martin, Košúty, Námestovo, Mokrad, Nižná, Liptovský Mikuláš, Závažná Poruba, Kráľova Lehota, Lisková, Sučany, Kraľovany. V území sa nachádzajú aj veľkoodberateľské elektrické stanice: ZŤS Martin, Mondí SCP Ružomberok, OFZ Istebné, Cementáreň Lietavská Lúčka, ŽOS Vrútky, TDZ Turany.

Zásobovanie plynom

V Žilinskom kraji je zásobovanie zemným plynom zabezpečené prostredníctvom vysokotlakových (VTL) plynovodov, VTL prípojok a sústavy regulačných staníc (RS), ktoré umožňujú využitie zemného plynu vo všetkých formách spotreby (vykurovanie, príprava teplej úžitkovej vody, varenie a technologické účely).

Dodávku a spotrebu zemného plynu v kraji zabezpečujú nasledujúce plynárenské zariadenia:

- VTL plynovody,
- Severné Slovensko DN 500, PN 64,
- Rimavská Sobota - Liptovská Kokava DN 500, PN 64,
- Kysucký plynovod DN 500, DN 300, DN 200, DN 150, DN 100, PN 40,
- Oravský plynovod DN 200, PN 64; DN 200, DN 150, PN 40,
- Považský plynovod DN 300, PN 25,
- Žilina - Martin - Prievidza DN 300, PN 25.

Z hľadiska nadradenej plynárenskej sústavy SR je hlavný zdroj zemného plynu pre Žilinský kraj medzištátny VTL plynovod Bratstvo s prepojovacími VTL plynovodmi Malženice - Považská Bystrica, Severné Slovensko a Rimavská Sobota - Michalová - Liptovská Kokava.

Odovzdávacie stanice plynu (ďalej OS) VTL/ VTL:

- OS Strečno VTL 64 Severné Slovensko/VTL 25 Považský plynovod - Žilina - Martin - Prievidza,
- OS Varín VTL 64 Severné Slovensko/VTL 25 Kysucký plynovod,
- OS Dlhá nad Oravou VTL 64 Severné Slovensko - Oravský plynovod/VTL 40 Oravský plynovod.

V súčasnosti je v Žilinskom kraji plynofikovaných cca 65 % obcí regiónu. Rozvoj plynofikácie

je navrhnutý tak, aby percento plynofikácie obcí v jednotlivých okresoch k roku 2015 dosiahlo min. 70 % a % plynofikácie okresu min. 60 %. Plynofikácia sídiel je výhodná tam, kde posúdenie rozvojového programu plynofikácie dosiahne záväzné ukazovatele ekonomickej efektívnosti.

Tab.č. 21: Spotreba energií v Žilinskom kraji

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Spotreba elektriny (MW, podiel kraja na celkovej spotrebe)	12,34	10,35	12,12	12,07	12,73	12,07	12,18	-
Spotreba zemného plynu (1 000 m ³ , podiel kraja na celkovej spotrebe)	6,56	5,73	5,83	5,90	4,69	4,03	4,27	-

Zdroj: ŠÚ SR

Doprava

Nová politika EÚ v oblasti dopravnej infraštruktúry je zameraná na vytvorenie silnej európskej dopravnej siete prepájajúcej všetky členské štáty. Medzi východnou a západnou časťou EÚ pretrvávajú v súvislosti s dopravnou infraštruktúrou značné rozdiely, preto rieši prepojenie východu so západom a nahradí dnešnú dopravnú mozaiku skutočne európskou sieťou s cieľom podporovať rast a konkurencieschopnosť v území.

Nariadenie EP a Rady (EÚ) 1315/2013 definuje štruktúru transeurópskej dopravnej siete ako dvojúrovňovú:

- Základná sieť TEN - T (CORE Network) budetvorit' základnú kostru rozvoja udržateľnej multimodálnej dopravnej siete a predstavuje strategicky najvýznamnejšie uzly a prepojenia transeurópskej dopravnej siete v závislosti od dopravných potrieb.
- Súhrnná sieť TEN-T (ComprehensiveNetwork)bude zabezpečovať v rámci celoeurópskej dopravnej siete dostupnosť a prepojenie všetkých regiónov v rámci EÚ, vrátane odľahlých a vzdialených regiónov

Územím Žilinského kraja prechádzajú dva multimodálne koridory základnej dopravnej siete CORE Networ, ktorá bude tvoriť základnú prioritnú kostru rozvoja udržateľnej multimodálnej európskej dopravnej siete do roku 2030, a to:

- Balticko - jadranský koridor: Gdynia - Katowice - Ostrava - Brno - Viedeň; Katowice - Bialsko-Biala - Žilina - Bratislava - Viedeň - Graz - Terst - Koper a Terst - Benátky - Bologna - Ravenna, ktorý v Žilinskom kraji tvoria železničné traťové úseky Žilina - Bytča (číslo trate 106), Žilina - Čadca - Mosty u Jablunkova (číslo trate 106), Čadca - Zwardoň (číslo trate 114), diaľnicami D1, D3, uvažovaným koridorom vysokorýchlostnej trate a Vážskej vodnej cesty.
- Koridor Rýn - Dunaj: Přerov - Ostrava - Žilina; Zlín - Žilina a Žilina - Košice - hranica s Ukrajinou, ktorý v Žilinskom kraji tvoria: železničný traťový úsek Žilina - Vrútky - Ružomberok - Liptovský Mikuláš - Liptovský Hrádok - Važec (číslo trate106, 105) a diaľnicou D1.

Súčasťou základnej dopravnej siete TENT - T plánovanej na modernizáciu je rýchlostná cesta R3 v úseku Martin – Šahy (v súčasnosti cesta I/65).

V rámci súhrnnej siete TEN - T sú v Žilinskom kraji plánované rýchlostné cesty: R5 (v súčasnosti I/11 (E75)), R3 v úseku hranica PL/SR - križovatka s D1 (v súčasnosti I/59 cesta (E77)) a R1 - (v súčasnosti I/59 (E77)).

Cestná doprava

Diaľnica D1 je trasovaná v línii Bratislava - Žilina - Košice - štátna hranica SR/Ukrajina. Na území Žilinského kraja je súčasťou Koridoru Rýn - Dunaj. V spojitosti s D3 tvorí kostru cestnej siete kraja. V súčasnosti sú vo výstavbe úseky: Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala a Hubová - Ivachnová. V príprave je problémový úsek Turany - Hubová a diaľničný privádzač Žilina - Lietavská Lúčka. Všetky ostatné úseky D1 na území ŽSK sú už v prevádzke. V úsekoch, ktoré sú stále v príprave a vo výstavbe, je doprava vrátane tranzitnej dopravy vedená po ceste I. triedy I/18, ktorá požadované dopravné kapacity nedokáže uspokojiť, čo sa prejavuje vo zvýšenej nehodovosti, ale aj v zníženej kvalite životného prostredia v intravilánoch miest a obcí (hluk, emisie PM₁₀, atď.).

Diaľnica D3 trasovaná v línii Hričovské Podhradie - Žilina - Čadca - Svrčinovec - Skalité - štátna hranica SR/PR. Je súčasťou Balticko - jadranského koridoru. Spolu s pripravovanou rýchlostnou cestou R5 predstavuje dôležitú spojnicu troch susedných štátov SR, ČR a PR a troch významných hospodárskych centier Žilina - Ostrava - Katowice. Z hľadiska dopravnej obsluhy predstavujú významné dopravné prepojenie v smere sever - juh a v spojitosti s diaľnicou D1 aj v smere západ - východ. Vo výstavbe sú úseky Svrčinovec - Skalité - št. hranica s Poľskou republikou a Žilina, Strážov - Žilina, Brodno. Ostatné úseky sú v príprave. Cesta I. triedy I/11, ktorá až do dokončenia výstavby diaľnice D3 tvorí chrbtovú kostru cestnej dopravy v okresoch Čadca a Kysucké Nové Mesto, kapacitne nevyhovuje náporu, ktorému je vystavená, a to aj z dôvodu tranzitnej dopravy, ktorú vykonáva cca 40 % vozidiel na tejto ceste.

Rýchlostná cesta R3 trasovaná v línii štátna hranica SR/PR Trstená - Dolný Kubín - križovatka s D1 - Martin - Zvolen - Šahy - štátna hranica SR/MR. R3 je v úseku Martin - Šahy súčasťou základnej siete TEN - T plánovanej na modernizáciu, v úseku hranica PL/SR - križovatka s D1 je súčasťou súhrnnej siete TEN - T plánovanej na modernizáciu. V prevádzke v polovičnom profile sú úseky Horná Lehota - Oravský Podzámok, obchvat mesta Trstená a obchvat Hornej Štubne. Ďalšie úseky na území Žilinského kraja sú v príprave. Do ich vybudovania plnia funkciu kostry cestnej siete cesty I. triedy, cesta I/65 v Turci a cesta I/59 na Orave, ktoré na túto úlohu nestačia.

Rýchlostná cesta R5 trasovaná v línii Svrčinovec križovatka s D3 - štátna hranica SR - ČR - v príprave.

Rýchlostná cesta R1 trasovaná v línii Banská Bystrica - hranica ŽSK a BBK - Ružomberok v príprave. Je súčasťou súhrnnej siete TEN - T plánovanej na modernizáciu.

Návrh systému ciest I. a II. triedy vychádza z doplnkovej dopravnej funkcie k diaľniciam a rýchlostným cestám a zo zabezpečenia prepravných vzťahov celoslovenského a regionálneho významu. V dopravno-urbanistickej rovine systém ciest zabezpečuje plošné pokrytie kvalitnej dopravnej obsluhy kompaktného územia Žilinského kraja a regiónu Severozápadného Slovenska.

Tab. č. 22: Základné údaje o cestnej sieti v Žilinskom kraji k 1. 1. 2016

OKRES	DIALNICE [km]	DIALNIČNÉ PRIVÁDZAČE [km]	RÝCHLOSTNÉ CESTY [km]	PRIVÁDZAČ RÝCHLOSTNEJ CESTY [km]	CESTY I. TRIEDY [km]	CESTY II. TRIEDY [km]	CESTY III. TRIEDY [km]	SPOLU [km]	CESTY, KTORÉ SÚ SÚČASŤOU:		
									"E" ŤAHOV [km]	TRÁS "TEM" [km]	MULTIMODÁL- NYCH A DOPLŇKOVÝC H KORIDOROV "TEN-T" [km]
Bytča	9,162				25,533	29,782	41,442	105,919	26,996	9,162	9,162
Čadca	0,238				54,066	68,952	109,573	232,829	32,126	31,810	31,810
Dolný Kubín			5,733		58,488	13,899	88,515	166,635	34,045	5,432	43,477
Kysucké Nové Mesto					11,220		55,964	67,184	11,220	11,220	11,220
Liptovský Mikuláš	44,822				72,240	61,622	174,035	352,719	44,822	44,822	44,822
Martin	15,840		1,344		47,333	8,444	134,511	207,472	20,922	20,922	51,666
Námestovo					38,961	33,831	93,330	166,122			
Ružomberok	2,996				59,913		92,158	155,067	59,885	51,771	51,771
Turčianske Teplice			4,207		35,828	14,970	80,474	135,479			23,718
Tvrdošín			7,519		21,652	42,569	56,735	128,475	22,662		22,705
Žilina	9,736				77,730	53,776	180,254	321,496	37,248	37,248	37,296
ŽILINSKÝ KRAJ SPOLU:	82,794		18,803		502,964	327,845	1 106,991	2 039,397	289,926	212,387	327,647

Zdroj: SSC

Železničná doprava

Žilinským krajom prechádzajú hlavné železničné trate, ktoré sú súčasťou hierarchicky najvyšších eurokoridorov:

- koridor Va.: Benátky – Terst/Koper - Ľubľana - Budapešť - Užhorod - Ľvov, územím Žilinského kraja prechádza hranica TSK/ŽSK - Žilina - Liptovský Mikuláš - hranica ŽSK/PSK
- koridor č. VI.: (Gdansk - Varšava - Katovice - Žilina), trasa koridoru vedie v úseku štátna hranica s Poľskom - Skalité - Čadca - Žilina.

Najvyššiou prioritou v železničnej doprave v Žilinskom kraji je modernizácia železničných tratí:

- č. 120 v úseku Púchov - Žilina, modernizácia na traťovú rýchlosť 120 až 160 km/hod.,
- č. 180 v úseku Žilina - Vrútky - Liptovský Mikuláš - Poprad, modernizácia na traťovú rýchlosť 120 až 160 km/hod.,
- č. 127 v úseku Žilina - Čadca, modernizácia na traťovú rýchlosť 120 km/hod.,
- č. 129 v úseku Čadca - Skalité - Zwardoň modernizovaných na traťovú rýchlosť 100 a 70 km/hod.

Z hľadiska prepravy objemov verejnej osobnej dopravy patria medzi najvýznamnejšie na Slovensku. Štandardná rýchlosť je 120 km/h, v niektorých úsekoch je obmedzená na 100 km/h, naopak v zrekonštruovanom úseku Žilina - Čadca dosahuje až 140 km/h.

V súčasnosti prebieha ich rozsiahla rekonštrukcia s cieľom umožnenia traťovej rýchlosti 160 km/h tam, kde to je možné. Križovatkou týchto tratí je mesto Žilina, ktoré je najvýznamnejším železničným uzlom v kraji s novou zriaďovacou stanicou v Tepličke nad Váhom.

V súčasnosti je postavenie železničnej dopravy na Slovensku z hľadiska výkonov nepriaznivé:

- v železničnej nákladnej doprave sú výkony na úrovni 20 % celkových výkonov nákladnej dopravy,
- v železničnej osobnej doprave sú výkony na úrovni 6 % z celkového objemu osobnej dopravy vrátane individuálnej automobilovej dopravy, resp. na úrovni 26,31 % výkonov verejnej dopravy.

Možnosti prevádzkovania regionálnych dráh sa navzájom líšia podľa miestnych a regionálnych faktorov. Regionálny charakter majú železničné trate č. 126 Žilina - Rajec, č. 127 Žilina - Čadca - Svrčinovec, č. 128 Čadca - Makov, č. 129 Čadca - Skalité Serafínov - Zwardoň, 170 Vrútky - Martin - (Zvolen), č. 181 Kraľovany - Trstená.

Územie Slovenska je potenciálne využiteľné pre SJ trasovanie európskych vysokorýchlostných tratí v koridore Viedeň - Bratislava - Žilina - Katowice/Ostrava - Warszawa/Gdańsk.

V Žilinskom kraji, v Tepličke nad Váhom, je vybudovaný Terminál intermodálnej prepravy, ktorý spĺňa podmienky dohody AGTC. Podľa prílohy II. Nariadenia 1315/2013/EÚ je terminál intermodálnej prepravy zaradený do základnej transeurópskej siete.

Z hľadiska integrácie železničnej dopravy s iným druhom dopravy, medzi najvýznamnejšie patrí jej prepojenie s cyklo dopravou. Železničné stanice majú potenciál byť miestami pre budovanie parkovísk a úschovní bicyklov, systémov Bike and Ride, dobijacích staníc pre elektrobicykle, umiestňovanie stojanov pre bicykle a vývesných orientačných máp.

V ŽSK už funguje prepojenie železničnej dopravy na trati 126 Žilina - Rajec s prímestskou autobusovou dopravou.

Prímestská autobusová doprava

V Žilinskom kraji prevádzkuje pravidelnú autobusovú dopravu celkovo 32 dopravcov, ktorí vo verejnom záujme obsluhujú autobusovou dopravou 313 obcí Žilinského kraja. Nárast individuálnej automobilovej dopravy, obmedzené finančné prostriedky na verejnú osobnú dopravu na jednej strane a požiadavky obyvateľstva na rozsah a ceny služiebna strane druhej majú priamy dopad na neustále znižovanie rozsahu verejnej osobnej dopravy. V Žilinskom kraji v roku 2013, oproti roku 2005, poklesol počet prepravených cestujúcich o 62 %. Vzniknutá situácia vedie okrem iného k nárastu kongescií, hluku, znečisťovaniu životného prostredia a dopravným nehodám. Bez významnej podpory verejnej dopravy nie je možné v budúcnosti predpokladať pozitívny vývoj prímestskej autobusovej dopravy v Žilinskom kraji. Jedným z nástrojov je zavedenie integrovaného dopravného systému v kraji.

Z hľadiska integrácie prímestskej autobusovej dopravy vo väzbe na cyklo dopravu majú autobusové stanice potenciál byť miestami pre budovanie parkovísk a úschovní bicyklov, systémov Bike and Ride, dobijacích staníc pre elektrobicykle, umiestňovanie stojanov pre bicykle a vývesných orientačných máp.

K posilneniu integrácie cyklo dopravu s autobusovou dopravou prispievajú aj cyklobusy v trasách Žilina - Nová Bystrica a Žilina - Terchová a na Liptove.

Letecká doprava

Na križovatke diaľnice D1 a pripravovanej diaľnice D3 (pri obci Dolný Hričov) sa nachádza sa verejné medzinárodné letisko Žilina. V súčasnosti technické parametre letiskovej infraštruktúry neumožňujú naplno využiť jeho potenciál letiska. Po jej dobudovaní môže letisko plniť strategickú úlohu v oblasti leteckej dopravy pre medzinárodnú nákladnú i osobnú dopravu. Letiská regionálneho charakteru v Žilinskom kraji sú v Tomčanoch (okr. Martin) a v Liskovej (okr. Ružomberok).

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 Nariadenia EP a Rady EÚ č. 1315/2013 je rieka Váh po mesto Žilina chápaná ako súčasť Balticko - Jadranského koridoru. Podľa dohody AGN je súčasťou vodnej cesty E81. 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.

Cyklistická doprava

Žilinský kraj patrí medzi regióny s najhustejšou sieťou na Slovensku. V kraji je 2 344,7 km značených cyklotrás, ktoré slúžia či už na dochádzku do práce, presun na bicykli medzi sídlami, alebo na turistiku a rekreáciu. Z týchto cyklotrás je vedených 59,4 km (2,53 %) pocestách I. triedy; 158,8 km (6,77 %) po cestách II. triedy; 636,6 km (27,15 %) po cestách III. triedy; 48,9 km (2,09 %) je samostatným cyklochodníkom; 9,0 km (0,38 %) ide pohrádzach riek, 817 km (34,84 %) po lesných cestách a 615,0 km (26,23 %) po ostatných komunikáciách (miestne komunikácie, poľné cesty a pod.). Z hľadiska integrácie cyklotransporty s ďalšími druhmi dopravy sú najvýznamnejšie železničná a autobusová doprava.

Súčasná sieť cykloturistických trás Žilinského kraja zohľadňuje športové a rekreačné požiadavky na cyklistickú dopravu. Väčinou sú využívané existujúce komunikácie od poľných ciest a miestnych komunikácií až po miestne súbehy s rýchlostnými cestami a cestami I. triedy.

Terénna cyklistika je viazaná na lesné a poľné cesty a chodníky, najčastejšie s prírodným povrchom. Postupne vznikajú značené okruhy blízko miest a v destináciách, ktoré využívajú tieto siete. Stúpa dopyt po účelne plánovaných, realizovaných a udržiavaných sieťach rekreačných ciest zameraných na kvalitné užívateľské zážitky.

Odpadové hospodárstvo

Základným koncepčným dokumentom regiónu Žilinského kraja v oblasti odpadového hospodárstva je Program odpadového hospodárstva Žilinského kraja pre roky 2011 - 2015, v súčasnosti je v procese posudzovania v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. Program odpadového hospodárstva Žilinského kraja pre roky 2016 - 2020.

Z hľadiska členenia na jednotlivé sektory najviac odpadu vyprodukoval priemysel, nasleduje stavebníctvo, zdravotníctvo a veľkoobchod a maloobchod, oprava motorových vozidiel, motocyklov a spotrebného tovaru. Poľnohospodárstvo, ktoré v minulosti patrilo medzi najväčších producentov odpadu v kraji ustupuje zo svojich pozícií.

V Žilinskom kraji bolo v r. 2013 vyprodukovaných celkovo 1 304 356,96 ton odpadu, čo tvorí 12,19 % produkcie odpadov na Slovensku. Z tohto objemu tvoril komunálny odpad 212 635 ton. Žilinský kraj (spolu s Trenčianskym samosprávnym krajom) produkuje viac ako 300 kg komunálnych odpadov na obyvateľa ročne. Pozitívne však je, že jeho produkcia vykazuje v poslednom období mierne klesajúcu tendenciu.

Tab. č. 23: Nakladanie s komunálnymi odpadmi v SR podľa krajov (%)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
SR	1 772 426	1 745 494	1 808 506	1 766 990	1 750 775	1 744 429	1 830 167	1 888 456
Bratislavský kraj	285 034	270 341	278 283	268 588	258 625	262 437	277 328	291 229
Trnavský kraj	231 368	231 729	240 894	241 247	232 354	231 574	243 865	247 482
Trenčiansky kraj	198 418	196 654	200 528	198 684	194 819	200 094	211 721	206 195
Nitriansky kraj	255 775	258 462	260 101	262 702	257 171	251 714	272 949	278 145
Žilinský kraj	218 271	221 322	229 741	214 632	213 069	212 635	219 483	229 218
Banskobystríc. kraj	177 625	170 937	176 795	176 752	181 258	171 532	185 374	184 912
Prešovský kraj	202 581	199 661	206 229	200 950	199 338	198 123	199 549	216 867
Košický kraj	203 354	196 389	215 936	203 434	214 141	216 320	219 898	234 406

Zdroj: ŠÚ

Skládkovanie odpadov je najčastejším spôsobom nakladania s komunálnymi odpadmi. V ŽSK (spolu s Trnavským a Nitrianskym samosprávnym krajom) presahuje úroveň skládkovania komunálnych odpadov 80 %. Na území ŽSK je prevádzkovaných 16 skládok (2 skládky na inertný odpad a 14 skládok odpadov na odpad, ktorý nie je nebezpečný). Zariadenie na spoluspaľovanie odpadov v Žilinskom kraji nie je prevádzkované.

V ŽSK sa nachádza 5 spaľovní odpadov, ani jedna z nich nie je regionálneho významu. V okrese Žilina sa nachádza aj 1 spaľovňa kafilérnych tukov.

Tab. č. 24: Spaľovne odpadov v ŽSK

okres	prevádzkovateľ	zatriedenie	kapacita zariadenia (t)	množstvo spálených odpadov v roku 2013 (t)
Kysucké Nové Mesto	.A.S.A. Slovensko spol. s r.o.	spaľovne priemysel. odpadov	1 500	1 348
Liptovský Mikuláš	Archív SB, s.r.o.	spaľovne priemysel. odpadov	900	692
Čadca	Kysucká nemocnica s poliklinikou	spaľovne nemocnič. odpadov	336	66
Martin	Martinská fakultná nemocnica	spaľovne nemocnič. odpadov	858	219
Žilina	Spaľovne kafilérnych tukov	VAS s.r.o.	-	0

Zdroj: MŽP SR

Na Slovensku postupne narastá podiel separácie a zhodnocovania jednotlivých zložiek komunálneho odpadu. Z hľadiska separácie jednotlivých zložiek komunálneho odpadu je Žilinský kraj absolútnym lídrom v rámci SR. V Žilinskom kraji sa z celkového množstva komunálneho odpadu v roku 2014 podarilo vyseparovať 18 %.

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

Ochrana prírody a krajiny predstavuje podstatu starostlivosti o životné prostredie a najzávažnejšiu úlohu environmentálnej politiky, stáva sa prioritným problémom v celosvetovom meradle a východiskom pre zabezpečenie trvaloudržateľného života. K jedným zo základných nástrojov starostlivosti o prírodu a krajinu patrí aj legislatívne zabezpečenie tejto oblasti.

Kostrou národnej legislatívy v tejto oblasti je zákon č. 506/2013 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony spolu s vykonávacou vyhláškou MŽP SR č. 24/2003 Z. z. V zmysle tohto zákona sú z hľadiska zachovalosti alebo ohrozenosti biotopov s vysokou ekologickou a biologickou hodnotou niektoré územia vyhlásené za chránené v niektorej z kategórií chránených území alebo podliehajú osobitnej ochrane. Špeciálnu starostlivosť a režim na chránených územiach zabezpečujú jednotlivé stupne ochrany.

Národná sústava chránených území

Žilinský kraj je región s najväčším plošným podielom územia v 2 - 5 stupni ochrany v rámci SR vyhlásených v zmysle Zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení.

Na území kraja sa v súčasnosti nachádzajú, alebo do neho čiastočne zasahujú štyri národné parky a tri chránené krajinné oblasti.

Tab. č. 25: Veľkoplošné chránené územia v Žilinskom kraji

Kategória	Názov	Výmera (v ha)	Výmera ochranného pásma (v ha)	Rok vyhlásenia, aktualizácie
NP	Malá Fatra	22 630,0000	23 262,0000	1967 ako CHKO, 1988
NP	Veľká Fatra	40 371,3433	26 132,5817	1974 ako CHKO, 2002
NP	Tatranský NP	73 800,0000	30 703,0000	1948, 1987, 2003
NP	Nízke Tatry	72 842,0000	110 162,0000	1978, 1997
CHKO	Horná Orava	58 738,0000		1979, 2003
CHKO	Kysuce	65 462,0000		1984
CHKO	Strážovské vrchy	30 979,0000		1989

Zdroj: ÚPN VÚC ŽK

Maloplošné chránené územia predstavuje 54 prírodných rezervácií, 38 prírodných rezervácií, 18 národných prírodných pamiatok, 40 prírodných pamiatok a 18 chránených areálov. Ako prírodné pamiatky sú chránené priamo zo zákona č. 543/2002 Z. z. v platnom znení tiež všetky jaskyne a prírodné vodopády.

Tab. č. 26: Chránené územia v okrese Bytča

Č. v št. zozname	kategória	názov chráneného územia	Rozloha (ha)	rozloha och. pásma (ha)	rok vyhlás., novelizácie	stupeň ochrany
437	NPR	Súľovské skaly	543,2300	281,7700	1973	5
1106	PP	Súľovský hrádok	16,2800	x	2001	4
1178	PP	Šarkania diera	x	x	1994, 2009	x

Tab. č. 27: Chránené územia v okrese Čadca

Č. v št. zozname	kategória	názov chráneného územia	Rozloha (ha)	rozloha och. pásma (ha)	rok vyhlás., novelizácie	stupeň ochrany
231	PP	Bukovský prameň	0,0138	x	1973, 1984	4
268	PR	Hričovec	21,1200	x	1988	5
1107	CHA	Chmúra	0,4087	x	2001	4
310	PR	Klokočovské skálie	6,1200	x	1973, 1984, 1988	5
1096	PR	Klubinský potok	0,8258	x	2000	5
314	PP	Korniansky ropný prameň	0,1710	x	1973, 1984	4
345	NPR	Malý Polom	86,1000	x	1981	5
1127	PP	Megonky	0,1670	x	2003	4
843	PR	Polková	5,0824	x	1993	4
467	NPR	Veľká Rača	313,0000	197,0000	1976	5
472	NPR	Veľký Javorník	13,9500	x	1967	5
848	PR	Veľký Polom	47,5800	x	1993	5
477	PP	Vojtovský prameň	0,0013	0,0301	1973	4
485	PP	Vychylovské prahy	0,3829	x	1973, 1984	4
486	PP	Vychylovské skálie	26,7200	x	1983	5
488	PR	Zajačkova lúka	3,9848	x	1979	4

Tab. č. 23: Chránené územia v okrese Dolný Kubín

Č. v št. zozname	kategória	názov chráneného územia	Rozloha (ha)	rozloha och. pásma (ha)	rok vyhlás., novelizácie	stupeň ochrany
220	PP	Bôrická mláka	0,6000	x	1974	4
318	PR	Dubovské lúky	16,0289	x	1980	4
275	NPR	Choč	1 428,05	x	1982	5
831	PR	Javorinka	35,5200	x	1993	5
320	PP	Kraľoviansky meander	18,2300	x	1990	4
327	PR	Kunovo	11,9200	x	1980	5

Tab. č. 23: Chránené územia v okrese Dolný Kubín - pokračovanie

357	NPR	Minčol	96,1000	x	1980	5
264	NPP	Oravské hradné bralo	3,6200	x	1974, 2001	4
370	CHA	Ostrá skala a Tupá skala	22,3000	12,9800	1972	4
397	PP	Pucovské zlepence	4,8485	x	1990	4
1034	CHA	Rieka Orava	441,7463	x	1997	4
423	NPR	Sokolec	199,2400	x	1980	5
443	NPR	Šrámková	243,6500	x	1967, 1980, 1988	5
466	PR	Veľká Lučivná	66,3800	x	1967, 1982	5

Tabuľka č. 24: Chránené územia v okrese Kysucké Nové Mesto

Č. v št. zozname	kategória	názov chráneného územia	Rozloha (ha)	rozloha och. pásma (ha)	rok vyhlás., novelizácie	stupeň ochrany
330	PP	Kysucká brána	0,6120	x	1973	5
836	PR	Ľadonhora	285,7400	x	1993	5
368	PP	Ochodnický prameň	0,0150	0,1866	1973, 1984	4
471	PP	Veľké Ostré	0,0500	x	1973, 1984	5

Tab. č. 25: Chránené územia v okrese Liptovský Mikuláš

Č. v št. zozname	kategória	názov chráneného územia	Rozloha (ha)	rozloha och. pásma (ha)	rok vyhlás., novelizácie	stupeň ochrany
215	CHA	Bodický rybník	18,5703	x	1952, 1983	4
239	NPR	Demänovská dolina	836,8800	x	1973	5
1208	CHA	Demänovská slatina	1,6664	5,4359	2012	4
240	NPP	Demänovské jaskyne	x	592,3152	1972, 2009	x
246	NPR	Ďumbier	2 043,7600	x	1973	5
253	PP	Háje	0,0800	x	1977	5
266	CHA	Hrádocké arborétum	7,2403	x	1982	4
273	PP	Hybická tiesňava	11,1800	x	1984	4
280	NPR	Jánska dolina	1 696,530	x	1933, 1984	5
1747	NPP	Jaskyňa zlomísk	x	x	2001	x
290	PR	Jelšie	26,1000	x	1973	5
1179	PP	Kamenné mlieko	x	x	1994, 2009	x
329	NPR	Kvačianska dolina	461,7900	x	1967, 1993	5
341	PR	Machy	25,6100	x	1965	5
1181	PP	Malá Stanišovská jaskyňa	x	x	1994, 2009	x
207	PP	Mašiansky balvan	0,0056	1,2800	1965	4
360	NPR	Mních	74,7500	x	1981	5
367	NPR	Ohnište	852,2600	x	1973	5
1777	NPP	Okno	x	x	2001	x
395	NPR	Prosiecka dolina	341,7300	x	1967, 1993	5
401	CHA	Ratkovo	97,5149	x	1988	4

Tab. č. 25: Chránené územia v okrese Liptovský Mikuláš - pokračovanie

Č. v št. zozname	kategória	názov chráneného územia	Rozloha (ha)	rozloha och. pásma (ha)	rok vyhlás., novelizácie	stupeň ochrany
412	NPR	Salatín	1 192,990	x	1982	5
219	CHA	Sielnický borovicový háj	5,5800	x	1978	4
428	NPP	Stanišovská jaskyňa	x	x	1972	x
1780	NPP	Starý hrad	x	x	2001	x
845	NPR	Suchá dolina	1 585,540	x	1993	5
1797	NPP	Štefanová	x	x	2001	x
448	PR	Švihrová	5,6472	x	1986	4
459	NPR	Turková	107,0000	30,9500	1965	5
463	NPP	Važecká jaskyňa	x	87,3728	1972, 2010	x
1755	NPP	Veľká ľadová priepať	x	x	2001	x
478	NPP	Vrbické pleso	0,7300	24,7100	1975	5
2265	NPP	Zápoľná	x	x	2001	x
1767	NPP	Záskočská jaskyňa	x	x	2001	x

Tab. č. 26: Chránené územia v okrese Martin

Č. v št. zozname	kategória	názov chráneného územia	Rozloha (ha)	rozloha och. pásma (ha)	rok vyhlás., novelizácie	stupeň ochrany
827	PR	Biela skala	185,0700	x	1993	5
217	NPR	Borišov	449,7400	x	1981	5
249	PR	Goľové mláky	6,8300	x	1988	4
250	PR	Hajasová	7,1700	x	1976	5
261	PR	Hrabinka	0,4000	x	1988	4
267	PR	Hrádok	6,7500	x	1976	5
300	PR	Katova skala	46,6900	x	1982	5
773	NPP	Kľacký vodopád	x	x	1992	x
303	NPR	Kľačianska Magura	204,4700	x	1976	5
305	NPR	Kláštorské lúky	85,9915	x	1974	4
337	NPR	Lysec	70,0400	x	1984	5
340	NPR	Madačov	330,6400	x	1984	5
1180	PP	Mažarná	x	x	1994, 2009	x
371	NPR	Padva	325,4600	x	1972	5
1645	NPP	Perlová jaskyňa	x	x	2001	x
446	NPR	Šútovská dolina	526,6500	x	1967, 1981	5
447	PP	Šútovská epigenéza	52,1936	x	1979	4
453	NPR	Tlstá	3 066,0400	x	1981	5
458	NPR	Turiec	89,2899	543,3089	1966, 2006	4
469	NPR	Veľká Skalná	645,2300	x	1988	5

Tab. č. 27: Chránené územia v okrese Námestovo

Č. v št. zozname	kategória	názov chráneného územia	Rozloha (ha)	rozloha och. pásma (ha)	rok vyhlás., novelizácie	stupeň ochrany
374	PR	Paráč	45,2700	x	1980	5

Tab. č. 28: Chránené územia v okrese Ružomberok

Č. v št. zozname	kategória	názov chráneného územia	Rozloha (ha)	rozloha och. pásma (ha)	rok vyhlás., novelizácie	stupeň ochrany
211	PP	Bešeňovské travertíny	0,7323	x	1951, 1984	4
262	PP	Blatné	4,2900	116,0000	1990	4
223	NPP	Brankovský vodopád	x	x	1980	x

Tab. č. 28: Chránené územia v okrese Ružomberok - pokračovanie

Č. v št. zozname	kategória	názov chráneného územia	Rozloha (ha)	rozloha och. pásma (ha)	rok vyhlás., novelizácie	stupeň ochrany
454	PP	Bukovinka	1,8000	x	1980	4
238	NPR	Čierny kameň	34,4000	28,4200	1964	5
242	PP	Dogerské skaly	0,1690	x	1952, 1986	4
373	CHA	Háj pred Teplou dolinou	0,2000	x	1975	4
276	PR	Ivachnovský luh	10,0400	x	1982	5
278	NPR	Jánošíkova kolkáreň	243,3700	x	1964, 1993	5
287	PP	Jazierske travertíny	2,2200	x	1952, 1984, 1988	4
312	PR	Korbelka	86,1600	x	1973	5
313	NPR	Kornietová	84,0500	x	1973	5
834	PR	Kozí chrbát	37,4300	x	1993	5
325	PP	Krkavá skala	0,2619	x	1952, 1984, 1988	4
326	NPR	Kundračka	115,7900	x	1973	5
333	NPP	Liskovská jaskyňa	x	15,8545	1976	x
455	PP	Lúčanské travertíny	2,9277	3,4752	1975, 2001	4
334	NPP	Lúčanský vodopád	x	x	1974	x
350	PP	Matejkovský kamenný prúd	8,6000	x	1986	5
352	PP	Meandre Lúžňanky	1,7426	x	1988	4
839	PR	Močiar	8,1578	x	1993	4
362	PR	Mohylky	0,7481	x	1988	4
392	PP	Prielom Teplého potoka	20,9400	x	1984	5
1115	CHA	Revúca	39,2192	x	2002	4
406	PP	Rojkovská travertínová kopa	0,0144	0,2806	1971, 1984	4
429	PR	Rojkovské rašelinisko	2,8807	x	1950, 1993	4
410	NPR	Rumbáre	51,5900	x	1973	5
418	NPR	Skalná Alpa	524,5500	x	1964, 1993	5
419	PP	Skalná päsť	0,0015	19,6250	1971	4
421	PR	Sliačske travertíny	7,0162	x	1951, 1983	4
1207	PR	Smrekovica	234,7500	59,6400	2012	5
436	NPR	Suchý vrch	288,7400	x	1988, 2014	5
441	NPR	Šíp	301,5200	x	1980	5
846	PR	Turické dubiny	19,0200	x	1993	4
475	PP	Vlčia skala	1,4900	x	1952, 1984, 1988	4

Tab. č. 29: Chránené územia v okrese Turčianske Teplice

Č. v št. zozname	kategória	názov chráneného územia	Rozloha (ha)	rozloha och. pásma (ha)	rok vyhlás., novelizácie	stupeň ochrany
1109	CHA	Diviacke kruhy	1,9591	x	2001	4
1126	CHA	Ivančinské močiare	2,9300	x	2003	4
286	CHA	Jazernické jazierko	0,1618	x	1975	4
997	CHA	Mošovské aleje	0,0000	272,9200	1969	4
400	NPR	Rakšianske rašelinisko	5,5310	x	1984, 1988	4
902	CHA	Žarnovica	1,8507	x	1994	4
487	NPR	Vyšehrad	48,6500	x	1973, 1975, 1984	4

Tab. č. 30: Chránené územia v okrese Tvrdošín

Č. v št. zozname	kategória	názov chráneného územia	Rozloha (ha)	rozloha och. pásma (ha)	rok vyhlás., novelizácie	stupeň ochrany
212	NPR	Bielska skala	15,0500	x	1988	5
1055	CHA	Bratkovčák	20,3940	x	1999	4
224	NPP	Brestovská jaskyňa	x	59,3073	1979, 2008	x
294	NPR	Juráňova dolina	434,3200	x	1974	5
317	NPR	Kotlový žľab	70,7700	x	1934, 1984	5
339	PR	Mačie diery	45,6300	x	1974	5
353	PR	Medzi bormi	6,5500	x	1980	4
369	NPR	Osobitá	457,9800	x	1974	5
402	NPR	Roháčske plesá	451,6600	x	1974	5
415	NPR	Sivý vrch	112,6700	x	1974	5
462	PR	Úplazíky	31,1900	x	1974	5

Tab. č. 31: Chránené územia v okrese Žilina

Č. v št. zozname	kategória	názov chráneného územia	Rozloha (ha)	rozloha och. pásma (ha)	rok vyhlás., novelizácie	stupeň ochrany
227	PR	Brodnianka	25,9400	33,3000	1972	5
237	PR	Čierna Lutiša	26,3500	50,8200	1972	5
243	PP	Domašínsky meander	80,3700	x	1978	4
1099	CHA	Hate	0,5793	x	2000	4
270	PP	Hričovská skalná ihla	0,6300	x	1965, 1989	5
269	PP	Hričovské rify	0,2000	x	1990	5
274	NPR	Chleb	412,8700	x	1967, 1981, 1988	5
304	NPR	Kľak	85,7100	x	1966	5
835	NPR	Kozol	91,5800	x	1993	5
321	PP	Krasniansky luh	15,2100	x	1989	5
323	NPR	Krivé	203,7200	x	1979	5
384	PP	Poluvsianska skalná ihla	1,9466	x	1965	5
393	NPR	Prípor	272,2700	x	1980	5
405	PR	Rochovica	31,5800	3,2000	1972	5
408	NPR	Rozsutec	841,5500	x	1967, 1986	5
422	PR	Sľečné skaly	90,5400	x	1965, 1984	5
431	NPR	Starý hrad	85,4200	x	1967, 1980, 1988	5
432	NPR	Strážov	480,0100	x	1981	5
435	NPR	Suchý	429,4200	x	1979	5
445	PR	Šujské rašelinisko	10,8000	x	1983	4
451	NPR	Tiesňavy	479,2100	x	1967, 1986	5
460	PP	Turská skala	4,3800	x	1982	4
465	NPR	Veľká Bránica	332,0900	x	1967, 1980, 1988	5

Sústava chránených území NATURA 2000

Vstupom do Európskej únie prijalo Slovensko európsky systém ochrany prírody prostredníctvom vybudovania Súvislej európskej sústavy chránených území NATURA 2000. Natura 2000 je reprezentatívnou sústavou chránených území členských krajín EÚ. Každý členský štát je povinný zabezpečiť reprezentatívnosť najvzácnejších a najviac ohrozených druhov voľne rastúcich rastlín, voľne žijúcich živočíchov a prírodných biotopov vyskytujúcich sa na území štátov Európskej únie a prostredníctvom ochrany týchto druhov a biotopov zabezpečiť zachovanie biologickej rôznorodosti v celej Európskej únii.

Hlavným cieľom sústavy území Natura 2000 je zachovanie prírodného dedičstva a ochrany najviac ohrozených druhov voľne rastúcich rastlín, voľne žijúcich živočíchov a prírodných biotopov, ktoré sú významné nielen pre príslušný členský štát, ale najmä pre EÚ ako celok. Natura 2000 má zabezpečiť priaznivý stav populácií vybraných druhov živočíchov a rastlín a priaznivý stav biotopov, čo však vôbec nevylučuje hospodárske aktivity v územiach, ktoré tento priaznivý stav nenarušujú.

Územia NATURA 2000 sa z 86 % prekrývajú s už existujúcou sústavou národných chránených území a ich stupeň ochrany sa nemenil.

Základom pre vytvorenie sústavy Natura 2000 sú dve právne normy EÚ:

- smernica Rady Európskych spoločenstiev č. 79/409/EHS o ochrane voľne žijúcich vtákov (smernica o vtákoch)
- smernica Rady Európskych spoločenstiev č. 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín (smernica o biotopoch)

Sústavu Natura 2000 tvoria 2 typy území:

- osobitne chránené územia (Special Protection Areas, SPA) - vyhlasované na základe smernice o vtákoch - v národnej legislatíve: chránené vtáacie 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 vtáacie územia

Chránené vtáacie 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 migračných trasách. Národný zoznam navrhovaných vtáčích území (CHVÚ) bol vyhlásený na základe implementácie Smernice č. 79/409/EHS o ochrane voľne žijúcich vtákov. Táto smernica reguluje činnosti, ktoré vážne ohrozujú druhy vtákov tak, aby nedochádzalo k úmyselnému zabíjaniu, poškodzovaniu a obmedzovaniu vtáčích druhov, poškodzovaniu hniezd a hniezdných biotopov. Na Slovensku v chránených vtáčích územiach platí najnižší stupeň ochrany so základnými obmedzeniami platnými na celom území. Prostredníctvom zakázaných činností sú vo vyhláškach jednotlivých chránených vtáčích území zadefinované špecifické podmienky. Napriek tomu, že chránené vtáacie územia sú navrhované na základe odlišných kritérií od kritérií uplatňovaných pri vyhlasovaní ostatných chránených území, mnohé z nich sú vymedzované v územiach vyhlásených za chránené územia podľa našej národnej legislatívy. Chránené vtáacie územia nie sú predmetom schvaľovania Európskej komisie, do európskej sústavy NATURA 2000 ich vyberali jednotlivé členské štáty EÚ na základe smernice vtákoch.

Tab. č. 32: Prehľad chránených vtáčích území v Žilinskom kraji

Kód lokality	Názov CHÚ	Celková výmera (ha)	Útvar ŠOP SR	Lokalizácia chráneného územia	
				Okres	Zasiahnuté katastrálne územie v ŽK
SKCHVU008	Horná Orava	66 162	CHKO Horná Orava	Čadca, Dolný Kubín, Námestovo, Tvrdošín	Nová Bystrica, Harvelka, Riečnica, Zázrivá, Oravská Polhora, Mútne, Námestovské Pilsko, Sihelné, Rabčice, Oravské Veselé, Rabča, Novoť, Zubrohlava, Bobrov, Klin, Námestovo, Oravská Jasenica, Beňadovo, Zákamenné, Krušetnica, Slanica, Breza, Lokca, Oravská Lesná, Vavrečka, Ťapešovo, Lomná, Vasiľov, Vaňovka, Babín, Hruštín, Trstená, Oravské Hámre, Ústie nad Priehradou, Osada, Hladovka, Suchá Hora, Liesek, Vitanová, Čimhová
SKCHVU013	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, Bystrička, Trebostovo, 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
SKCHVU028	Strážov. 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
SKCHVU018	Nízke Tatry	96 951	NP Nízke Tatry	Liptovský Mikuláš, Poprad, Ružomberok, Banská Bystrica	Horná Lehota, Partizánska Ľupča, Malatíny, Kráľovská Ľubeľa, Ploštín, Svätý Kríž, Demánová, Bodice, Závažná Poruba, Liptovský Ján, Dúbrava, Ilanovo, Liptovské Kľačany, Pavčina Lehota, Lazisko, Demánovská Dolina, Liptovská Porúbka, Kráľova Lehota, Malužiná, Nižná Boca, Vyšná Boca, Ružomberok, Liptovské Sliache, Ludrová, Liptovská Štiavnica, Liptovská Osada, Liptovská Lúžna

Tab. č. 32: Prehľad chránených vtáčích území v Žilinskom kraji - pokračovanie

Kód lokality	Názov CHÚ	Celková výmera (ha)	Útvar ŠOP SR	Lokalizácia chráneného územia	
				Okres	Zasiahnuté katastrálne územie v ŽK
SKCHVU030	Tatry	54 717	TANAP	Liptovský Mikuláš, Poprad, Tvrdošín	Huty, Bobrovec, Liptovský Trnovec, Kvačany, Jalovec, Jamník, Pribylina, Žiar, Babky, Liptovské Matiašovce, Smrečany, Konská, Jakubovany, Liptovská Kokava, Hybe, Východná, Važec, Okoličné, Vavrišovo, Ždiar, Vitanová, Habovka, Zuberec
SKCHVU033	Veľká Fatra	60 480	Žilinský, Banskobystrický	Martin, Ružomberok, Turčianske Teplice, Banská Bystrica	Nolčovo, Turčianska Štiavnička, Podhradie nad Váhom, Konské, Sklabinský Podzámok, Sklabiňa, Záborie, Turčianske Jaseno, Belá - Dulice, Necpaly, Folkušová, Blatnica, Ľubochňa, Hubová, Ružomberok, Liptovská Osada, Liptovská Lúžna, Liptovské Revúce, Mošovce, Rakša, Háj, Dolná Štubňa, Čremošné, Horná Štubňa, Horný Turček
SKCHVU050	Chočské vrchy	16 817	TANAP	Ružomberok, Dolný Kubín, Liptovský Mikuláš	Komjatná, Liptovská Teplá, Bešeňová, Kalameny, Dlhá Lúka, Valaská Dubová, Turík, Madočany, Lúčky, Lisková, Huty, Ižipovce, Kvačany, Liptovská Anna, Malé Borové, Prosiek, Liptovská Sielnica Sestrč, Veľké Borové, Jasenová, Leštiny, Malatiná, Osádka, Vyšný Kubín, Žaškov

Zdroj: www.sopsr.sk

Územia európskeho významu

Navrhované územia európskeho významu sú výsledkom implementácie smernice o biotopoch. S účinnosťou od 1. 8. 2004 platí Výnos MŽP SR č. 3/2004-5.1, ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu. Smernica o biotopoch chráni biotopy, ktorým hrozí zánik v ich prirodzenom areáli rozšírenia alebo majú malý areál, prípadne predstavujú výnimočné príklady európskych biotopov. Špeciálny dôraz sa kladie na prioritné biotopy. Smernica ďalej ochraňuje biotopy chránených druhov, ktoré je možné efektívne chrániť iba v prípade zachovania celého biotopu a druhu rastlín a živočíchov, ktoré sú ohrozené, alebo sa stávajú ohrozenými.

Európska komisia vyžiadala od členských štátov dostatočné zastúpenie biotopov a biotopov druhov v územiach zaradených do sústavy NATURA 2000 z hľadiska zachovania ich priaznivého stavu v rámci ich jednotlivých biogeografických regiónov. V októbri 2011 bol na základe požiadaviek Európskej komisie uznesením vlády SR č. 577/2011 doplnený národný zoznam území európskeho významu o 97 území pre ochranu biotopov a druhov európskeho významu, ktoré neboli dostatočne zastúpené v národnom zozname z r. 2004.

Tab. č. 33: Prehľad území európskeho významu v Žilinskom kraji

Identifikačný kód	Názov chráneného územia	Správa CHÚ	Celková výmera (ha)	Lokalizácia chránených území v rámci ŽK	
				Okres	Dotknuté katastrálne územie
SKUEV 0256	Strážovské vrchy	CHKO Strážovské vrchy	29972,99	Bytča, Žilina	Hlboké nad Váhom, Hrabové, Jablonové, Maršová, Predmier, Súľov-Hradná, Babkov, Čičmany, Fačkov, Lietava, Hričovské Podhradie,
SKUEV0642	Javornický hrebeň	CHKO Kysuce	1356,24	Bytča, Čadca	Makov, Štiavnik
SKUEV0643	Ráztocké penovcové pramenisko	CHKO Kysuce	0,71	Bytča	Štiavnik
SKUEV0644	Petrovička	CHKO Kysuce	16,96	Bytča	Petrovice
SKUEV0101	Klokočovské rašeliniská	CHKO Kysuce	36,72	Čadca	Klokočov
SKUEV0288	Kysucké Beskydy	CHKO Kysuce	7000,95	Čadca, Dolný Kubín	Harvelka, Horná Tižina, Klubina, Lutiše, Nová Bystrica, Oščadnica, Riečnica, Stará Bystrica, Zborov nad Bystricou, Terchová, Zázrivá
SKUEV0289	Chmúra	CHKO Kysuce	0,94	Čadca	Nová Bystrica
SKUEV0642	Javornický hrebeň	CHKO Kysuce	1356,24	Bytča, Čadca,	Makov, Štiavnik
SKUEV0647	Bystrické síhly	CHKO Kysuce	13,6	Čadca	Nová Bystrica, Stará Bystrica
SKUEV0648	Príslop	CHKO Kysuce	19,17	Čadca	Oščadnica
SKUEV0655	Predmieranka	CHKO Kysuce	23,27	Čadca	Klokočov, Turzovka
SKUEV0657	Malý Polom	CHKO Kysuce	208,82	Čadca	Klokočov, Burkov vrch
SKUEV0671	Olešnianske rašeliniská	CHKO Kysuce	44,51	Čadca	Klokočov, Burkov vrch
SKUEV0777	Starobystrické penovcové pramenisko	CHKO Kysuce	10	Čadca	Stará Bystrica
SKUEV0185	Pramene Hruštinky	CHKO Horná Orava	217,24	Dolný Kubín, Námestovo	Hruštín, Kubínska Hoľa
SKUEV0192	Prosečné	TANAP	2300,46	Dolný Kubín, Liptovský Mikuláš	Dlhá Lúka, Ižipovce, Liptovská Anna, Malatiná, Prosiek, Veľké Borové, Kvačany

Tab. č. 33: Prehľad území európskeho významu v Žilinskom kraji - pokračovanie

Identifikačný kód	Názov chráneného územia	Správa CHÚ	Celková výmera (ha)	Lokalizácia chránených území v rámci ŽK	
				Okres	Dotknuté katastrálne územie
SKUEV0238	Veľká Fatra	NP Veľká Fatra	46349,42	Dolný Kubín, Martin, Ružomberok, Turčianske Teplice	Belá Dulice, Hubová, Kraľovany, Krpeľany, Liptovské Revúce, Ľubochňa, Nolčovo, Podhradie nad Váhom, Rakša, Ružomberok, Sklabinský Podzámok, Stankovany, Turčianska Štiavnička, Turčianske Jaseno, Blatnica, Folkušová, Liptovská Osada, Mošovce, Necpaly
SKUEV0243	Orava	CHKO Horná Orava	420,69	Dolný Kubín, Tvrdošín, Ružomberok	Bziny, Dlhá nad Oravou, Dolná Lehota, Dolný Kubín, Horná Lehota, Istebné, Kňažica, Kraľovany, Krásna Hôrka, Krivá, Malý Bysterec, Medzibrodie nad Oravou, Mokrad, Nižná, Oravský Podzámok, Párnica, Podbiel, Poruba-Gecel, Sedliacka Dubová, Stankovany, Tvrdošín, Veličná, Veľký Bysterec, Zábrež, Záskanie,
SKUEV0251	Zázrivské lazy	NP Malá Fatra	2928,15	Dolný Kubín	Zázrivá
SKUEV0252	Malá Fatra	NP Malá Fatra	22253,17	Dolný Kubín, Žilina, Martin	Belá, Dolná Tižina, Krasňany, Istebné, Kraľovany, Lipovec, Nezbudská Lúčka, Párnica, Sučany, Šútovo, Terchová, Turany, Turčianske Kľačany, Varín, Veličná, Zázrivá
SKUEV0253	Váh	TANAP	296,78	Dolný Kubín, Žilina, Ružomberok	Bešeňová, Hrboltová, Hubová, Kraľovany, Likavka, Liptovská Teplá, Lisková, Ľubochňa, Ružomberok, Stankovany, Švošov, Turík
SKUEV0305	Choč	TANAP	1626,54	Dolný Kubín, Ružomberok	Lisková, Lúčky, Martinček, Valaská Dubová, Jasenová, Likavka, Turík, Vyšný Kubín
SKUEV0663	Šíp	NP Malá Fatra	1794,31	Dolný Kubín, Ružomberok	Stankovany, Žaškov

Tab. č. 33: Prehľad území európskeho významu v Žilinskom kraji - pokračovanie

Identifikačný kód	Názov chráneného územia	Správa CHÚ	Celková výmera (ha)	Lokalizácia chránených území v rámci ŽK	
				Okres	Dotknuté katastrálne územie
SKUEV0058	Tlstá	NAPANT	292,52	Liptovský Mikuláš, Ružomberok	Liptovská Lúžna, Partizánska Ľupča
SKUEV0059	Jelšie	NAPANT	28,19	Liptovský Mikuláš	Bodice, Pavčina Lehota
SKUEV1059	Jelšie	NAPANT	8,79	Liptovský Mikuláš	Pavčina Lehota
SKUEV0060	Chraste	NAPANT	13,73	Liptovský Mikuláš	Dúbrava, Svätý Kríž
SKUEV0061	Demänovská slatina	NAPANT	1,67	Liptovský Mikuláš	Demänová
SKUEV0141	Belá	TANAP	327,21	Liptovský Mikuláš	Dovalovo, Liptovská Kokava, Liptovský Hrádok, Liptovský Peter, Pribylina, Vavrišovo
SKUEV0142	Hybica	TANAP	23,46	Liptovský Mikuláš	Hybe
SKUEV0143	Biely Váh	TANAP	36,22	Liptovský Mikuláš	Hybe, Važec, Východná
SKUEV0150	Červený Grúň	NAPANT	245,44	Liptovský Mikuláš	Partizánska Ľupča
SKUEV0194	Hybická tiesňava	TANAP	564,08	Liptovský Mikuláš	Hybe, Východná
SKUEV1197	Salatín	NAPANT	19,07	Ružomberok	Liptovská Lúžna,
SKUEV0197	Salatín	NAPANT	3345	Liptovský Mikuláš, Ružomberok	Liptovská Lúžna, Liptovská Štiavnica, Partizánska Ľupča, Ružomberok
SKUEV0228	Švihrová	TANAP	3,47	Liptovský Mikuláš	Jamník
SKUEV0296	Turková	NAPANT	403,06	Liptovský Mikuláš	Východná
SKUEV0300	Skribňovo	NAPANT	126,3	Liptovský Mikuláš	Malužiná
SKUEV0306	Pod Suchým hrádkom	TANAP	752,72	Liptovský Mikuláš	Pribylina
SKUEV0308	Machy	TANAP	165,82	Liptovský Mikuláš	Liptovská Kokava
SKUEV0310	Kráľovoľské Tatry	NAPANT	30478,97	Liptovský Mikuláš	Kráľova Lehota, Malužiná, Nižná Boca, Východná, Vyšná Boca
SKUEV1310	Kráľovoľské Tatry	NAPANT	70,93	Liptovský Mikuláš	Hybe, Kráľova Lehota, Liptovská Teplička, Východná
SKUEV 0302	Ďumbierske Tatry	NAPANT	44028,46	Liptovský Mikuláš	Liptovské Kľačany, Vyšná Boca, Demänovská Dolina, Dúbrava, Iľanovo, Liptovská Lúžna, Liptovská Osada, Liptovská Porúbka, Liptovský Ján, Nižná Boca, Partizánska Ľupča, Pavčina Lehota, Ploštín, Závažná Poruba
SKUEV0240	Kľak	NP Malá Fatra	83,37	Martin, Žilina	Fačkov, Vrčko
SKUEV0381	Dielnice	NP Veľká Fatra	104,82	Martin	Kláštor pod Znievom

Tab. č. 33: Prehľad území európskeho významu v Žilinskom kraji - pokračovanie

Identifikačný kód	Názov chráneného územia	Správa CHÚ	Celková výmera (ha)	Lokalizácia chránených území v rámci ŽK	
				Okres	Dotknuté katastrálne územie
SKUEV0382	Turiec a Blatnický potok	NP Veľká Fatra	264,2	Martin, Turčianske Teplice	Blatnica, Ďanová, Dolný Turček, Dvorec nad Turcom, Ivančiná, Slovenské Pravno, Abramová, Benice, Blažovce, Bystrička, Dolná Štubňa, Dubové, Jazernica, Kaľamenová, Kláštor pod Znievom, Košťany nad Turcom, Laskár, Martin, Príbovce, Rakovo, Sklené, Socovce, Valentová, Veľký Čepčín
SKUEV0664	Uholníky	NP Malá Fatra	7,45	Martin	Turany
SKUEV0665	Strečnianske meandre Váhu	NP Malá Fatra	67,7	Martin, Žilina	Lipovec, Strečno, Nezbudská Lúčka, Vrútky
SKUEV0187	Rašeliniská Oravských Beskyd	CHKO Horná Orava	130,94	Námestovo	Mútne, Oravská Polhora
SKUEV0188	Pilsko	CHKO Horná Orava	701,08	Námestovo	Mútne, Námestovské Pilsko, Oravské Veselé
SKUEV0189	Babia hora	CHKO Horná Orava	504,32	Námestovo	Oravská Polhora
SKUEV0190	Slaná voda	CHKO Horná Orava	221,61	Námestovo	Oravská Polhora, Rabčice
SKUEV0191	Rašeliniská Bielej Oravy	CHKO Horná Orava	39,17	Námestovo	Beňadovo, Breza, Klin, Mútne
SKUEV0304	Oravská vodná nádrž	CHKO Horná Orava	252,11	Námestovo	Bobrov, Slanica
SKUEV0658	Ústie Bielej Oravy	CHKO Horná Orava	45,36	Námestovo	Námestovo, Vavrečka
SKUEV0659	Koleňová	CHKO Horná Orava	77,56	Námestovo	Zákamenné
SKUEV0660	MacangovBeskyd	CHKO Horná Orava	16,1	Námestovo	Oravská Lesná
SKUEV0661	Hruštínska hoľa	CHKO Horná Orava	159,5	Námestovo	Hruštín, Lomná
SKUEV0662	Vasíľovská hoľa	CHKO Horná Orava	48,66	Námestovo	Hruštín
SKUEV0164	Revúca	NP Veľká Fatra	35,86	Ružomberok	Liptovská Osada, Liptovské Revúce, Ružomberok
SKUEV0198	Zvolen	NAPANT	2590,07	Ružomberok	Liptovská Osada, Liptovské Revúce
SKUEV0254	Močiar	NP Malá Fatra	7,72	Ružomberok	Stankovany
SKUEV1152	Sliačske travertíny	NAPANT	0,23	Ružomberok	Liptovská Štiavnica
SKUEV0152	Sliačske travertíny	NAPANT	7,06	Ružomberok	Liptovské Sliače

Tab. č. 33: Prehľad území európskeho významu v Žilinskom kraji - pokračovanie

Identifikačný kód	Názov chráneného územia	Správa CHÚ	Celková výmera (ha)	Lokalizácia chránených území v rámci ŽK	
				Okres	Dotknuté katastrálne územie
SKUEV0147	Žarnovica	NP Veľká Fatra	18,29	Turčianske Teplice	Čremošné Dolná Štubňa
SKUEV0241	Svrčinník	CHKO Poľana	219,84	Turčianske Teplice	Čremošné, Horná Štubňa, Turček
SKUEV0057	Rašeliniská Oravskej kotliny	CHKO Horná Orava	839,62	Tvrdošín	Suchá Hora, Hladovka, Trstená
SKUEV0145	Medzi bormi	TANAP	8,11	Tvrdošín	Habovka, Zuberec
SKUEV0193	Zimník	CHKO Horná Orava	37,73	Tvrdošín	Liesek, Trstená
SKUEV0222	Jelešňa	CHKO Horná Orava	65,56	Tvrdošín	Oravské Hámre, Osada, Trstená, Hladovka, Liesek
SKUEV0307	Tatry	TANAP	66994,27	Tvrdošín, Liptovský Mikuláš	Pribylina, Východná, Bobrovec, Habovka, Jakubovany, Jalovec, Jamník, Kanská, Liptovské Matiašovce, Liptovský Trnovec, Okoličné, Smrečany, Vítanová, Zuberec, Žiar, Kvačany
SKUEV0221	Varínka	NP Malá Fatra	118,69	Žilina	Belá, Dolná Tižina, Krasňany, Lysica, Stráža, Terchová, Varín
SKUEV0239	Kozol	NP Malá Fatra	67,7	Žilina, Martin	Lipovec, Strečno, Nezbudská Lúčka, Vrútky
SKUEV0255	Šujské rašelinisko	NP Malá Fatra	13,02	Žilina	Rajecká Lesná
SKUEV0667	Slnčné skaly	NP Malá Fatra	88,14	Žilina	Porúbka, Poluvsie nad Rajčankou

zdroj: ŠOP SR

Územia chránené v zmysle medzinárodných dohovorov

V rámci medzinárodných dohovorov platí na území Slovenska niekoľko dôležitých zmlúv a dohovorov, ktoré majú za cieľ výraznejšie zachovanie svetového dedičstva na Zemi. Podľa nich sú vyčlenené chránené územia a lokality, ktoré nie sú kategóriou chráneného územia podľa zákona č. 543/2002 Z. z, ale tvoria významnú základňu pre rozvoj vedy a prezentácie ochrany prírody v zahraničí. Tieto územia môžu súčasne patriť aj do národnej sústavy chránených území, alebo do navrhovanej európskej súvislej sústavy chránených území Natura 2000.

V zmysle Medzinárodnej dohody UNESCO o ochrane významných prírodných krás v rámci programu „Človek a biosféra“ bola spoločne s Poľskou časťou Tatranského národného parku vyhlásená dňa 15. februára 1993 Biosférická rezervácia Tatry s celkovou výmerou 113 221 ha (okr. Kežmarok, Liptovský Mikuláš, Poprad, Tvrdošín). Biosférická rezervácia zabezpečuje ochranu biodiverzity na génovej, druhovej a ekosystémovej úrovni, podporuje trvalo udržateľné využívanie zložiek biodiverzity a spravodlivú deľbu úžitku plynúceho z využívania genetických zdrojov. Ústredný motív biosférickej rezervácie je spojenie ochrany biodiverzity s potrebami rozvoja miestnych komunít a výskum, sústavný monitoring, školenie a výchova.

V zmysle dohovoru o mokradiach majúcich medzinárodný význam najmä ako biotopy vodného vtáctva a protokole o jeho zmene - tzv. Ramsarský dohovor.

Tab. č. 34: Lokality v Žilinskom kraji zapísané do Ramsarských lokalít

Mokrade Turca	
dátum zapísania do zoznamu	17. 2. 1998
výmera (v ha)	466,89
okresy	Martin, Turčianske Teplice
stručná charakteristika	reprezentatívny, zriedkavý a jedinečný príklad prírodného a prírodnému blízkeho typu mokradí v oblasti Západných Karpát, v území žije veľké množstvo vzácných, zraniteľných a ohrozených druhov rastlín, živočíchov a ich spoločenstiev
Mokrade Oravskej kotliny	
dátum zapísania do zoznamu	17. 2. 1998
výmera	9 264
okresy	Námestovo, Tvrdošín
stručná charakteristika	územie je dobrým a reprezentatívnym príkladom prírodných a prírodným blízkejších typov mokradí, charakteristických pre oblasť Západných Karpát, alebo vzácných v tejto geografickej oblasti (rašeliniská). Má podstatnú hydrologickú (rašeliniská, toky), biologickú a ekologickú úlohu v prirodzenom fungovaní povodia Oravy v cezhraničnom území. Má význam pre retenciu vôd v mokradiach a pre dopĺňanie zdrojov podzemných vôd a prispieva k udržiavaniu vysokej kvality vody.
Rieka Orava a jej prítoky	
dátum zapísania do zoznamu	17. 2. 1998
výmera	865
okresy	Dolný Kubín, Tvrdošín
stručná charakteristika	územie je dobrým a reprezentatívnym príkladom riečného ekosystému podhorskej zóny v podobe blízkej prírodnému stavu, s vysokým stupňom zachovalosti pôvodných biocenóz charakteristických pre ekosystémy tohto druhu v oblasti Západných Karpát. Má podstatnú hydrologickú, biologickú a ekologickú úlohu v prirodzenom fungovaní povodia Oravy. Má význam pre dopĺňanie zdrojov podzemných vôd a prispieva k udržiavaniu vysokej kvality vody. Riečny systém, a jeho v podstate súvislá a na mnohých miestach pomerne rozľahlá príbrežná vegetácia, predstavujú ekologický komplex s vysokou úrovňou biologickej a ekologickej diverzity a poskytujú dočasne alebo trvale životné podmienky viac ako 50 druhom vzácných, ohrozených alebo kriticky ohrozených stavovcov a viacerým druhom bezstavovcov a vďaka uspokojivému stavu populácií prispieva k zachovaniu biologickej diverzity tečúcich vôd v strednej Európe.
Demänovské jaskyne	
dátum zapísania do zoznamu	17. 11. 2006
výmera	1 448
okresy	Liptovský Mikuláš
stručná charakteristika	lokality zaberá najreprezentatívnejšiu a zároveň najzraniteľnejšiu časť podzemného krasového a hydrologického systému Demänovskej doliny, ktorý je v súčasnosti najdlhším jaskynným systémom na Slovensku s dĺžkou presahujúcou 35 km. Na jeho vzniku sa podieľali vody podzemnej Demänovky, ktorá spolu so svojimi prítokmi v deviatich horizontálnych jaskynných úrovniach vytvorila v strednotriasových tmavosivých gutensteinských vápencoch križňanského príkrovu unikátny jaskynný systém, § dominantnou mokrade je podzemná Demänovka, ktorá sa formuje ponáraním jej povrchového toku a jeho prítokov v krasovom území. V podzemí sú známe úseky Demänovky z Pustej jaskyne, Demänovskej jaskyne slobody a jaskyne Vyvieranie. Na povrch vystupuje podzemná Demänovka v mohutnej vyvieracke, ležiacej v ústí dolinky Vyvieranie.

zdroj: ŠOP SR

Do územia Žilinského kraja zasahujú aj bilaterálne chránené územia:

- CHKO Kysuce - CHKO Beskydy s Poľskom
- CHKO Kysuce - Zywiecki Park Krajobrazowy
- CHKO Horná Orava - Zywiecki Park Krajobrazowy a Babiogórski Park Narodowy
- Tatranský národný park - Tatrzański Park Narodowy

Chránené vodohospodárske oblasti

V súčasnosti sú v Žilinskom kraji z dôvodu významnej prirodzenej akumulácie vôd vyhlásené 4 chránené vodohospodárske oblasti (CHVO) s celkovou rozlohou 4 547 km²:

- CHVO Strážovské vrchy
- CHVO Beskydy-Javorníky
- CHVO Veľká Fatra
- CHVO Nízke Tatry

V chránených vodohospodárskych oblastiach sa zakazujú činnosti, ktoré môžu ohroziť výdatnosť alebo zdravotnú nezávadnosť vodných zdrojov a vodohospodárske pomery.

Ďalej boli v regióne vymedzené citlivé a zraniteľné oblasti povrchových vôd v okresoch Bytča (3), Martin (7), Ružomberok (1), Turčianske Teplice (15) a Žilina (5).

Územný systém ekologickej stability

Územný systém ekologickej stability (ÚSES) je celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ktoré zabezpečujú zachovanie a rozvoj druhovej rozmanitosti rastlín a živočíchov v ich prirodzenom prostredí, vytvorenie optimálneho priestorového základu ekologicky stabilných plôch a línií, zachovanie unikátnych krajinných prírodných prvkov, udržanie a zvýšenie prirodzenej produkčnej schopnosti krajiny, ako aj ochranu prírodných zdrojov.

Z hľadiska celoštátnej úrovne bol v r. 1992 spracovaný Generel nadregionálneho územného systému ekologickej stability (GNÚSES), ktorý vyjadruje základný rámec priestorovej ekologickej stability územia Slovenska. Predstavuje priestorové usporiadanie ekologicky najvýznamnejších a najzachovalejších prírodných území Slovenska a ich postavenie a väzby vo vzťahu k európskemu systému ekologicky stabilných území.

Pre územie Žilinského kraja bol spracovaný regionálny Územný systém ekologickej stability Veľkého územného celku Žilinského kraja, ktorý je súčasťou územnoplánovacej dokumentácie regionálnej úrovne - Územného plánu veľkého územného celku Žilinského kraja v platnom znení (ÚPN VÚC ŽK).

Tab. č. 35: Prehľad prvkov ekologickej siete v Žilinskom kraji

jadrové územia - európskeho významu	Horná Orava, Západné Tatry, Krivánska Malá Fatra, Strážovské vrchy, Chočské vrchy, Veľká Fatra, Nízke Tatry
jadrové územie - národného významu	Horná Orava, Kysuce, Lúčanská Malá Fatra, časť Chočských vrchov, Kremnické vrchy
biocentrá provinc. významu	Krivánska Malá Fatra, Vychylovka - Haverlka - Riečnica, Tlstá
biocentrá nadregionálneho významu	Súľovské skaly, Malá Rača – Skalka, Malý Polom - Veľký Polom, Veľký Javorník, Bzinská hoľa - Minčol, Choč, Osičiny - Ráztoky - Lysec, Západné Tatry, Prosečné, Nízke Tatry Kráľovoľská časť, Nízke Tatry Ďumbierska časť, Liptovská Mara, Kľak, Zniev - Sokol - Chlievska, Kláštorské lúky, Marské vršky, Borišov - Javorina, Lysec, Pilsko, Bzinská hoľa - Minčol, Babia hora, Žiar - Oravská priehrada, Šíp, Ivachnovský háj, Bukovina, Vyšná Revúca - Čierna hora, Suchý vrch - Ostré Brdo, Bešeňovské travertíny, Kľak - Tlstý diel, Sokol - Žiar, Oravská priehrada - Sosnina, Kľak - Reváň, Kozol, Strážov, Šujské rašelinisko
biokoridory nadregionálneho významu	vodný tok Váh, Veľký Javorník - Malý Polom (terestrický), vodný tok Kysuca a Čierňanka (hydricko-terestrický), Radôstka - Nová Bystrica (terestrický), Lysec - Borové (terestrický), vodný tok Orava (terestricko-hydrický), Malý Vreťň - Steny (terestrický), vodný tok Belá (hydricko-terestrický), vodný tok Turiec (hydricko-terestrický), Okružlica - Črchľa (terestrický), Kamenný vrch - Brestovka (terestrický), Brestovka - Poprovka (terestrický), Veľká Fatra - Chočské vrchy (terestrický), vodný tok Jasenica (hydricko-terestrický), územie Handlová - Turček (terestrický), Tichá dolina - Mašnáková (terestrický), Čistý grúň - Stará hora (terestr.), Oškerda - Stráž. vrchy

zdroj: ÚPN VÚC ŽK

V Žilinskom kraji sa ďalej nachádza biocentier 92 regionálneho významu a 42 biokoridorov regionálneho významu.

V súčasnosti boli schválené Regionálne ÚSES pre okresy: Žilina, Bytča a Kysucké Nové Mesto, Turčianske Teplice a Ružomberok, Čadca, Dolný Kubín, Martin, Liptovský Mikuláš a Tvrdošín. Uvedené RÚSES-y zahŕňajú všetky legislatívne zmeny v ochrane prírody a krajiny vrátane území NATURA 2000, aktualizujú analýzu súčasného stavu krajiny a javov, ktoré vplyvajú na zmenu ekologickej stability a definujú optrenia a regulatívy na usmerňovanie činnosti v krajine.

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

Kvalita jednotlivých zložiek životného prostredia v Žilinskom kraji je zhodnotená v analytickej časti správy o hodnotení v kapitole: „III.1. Informácia o súčasnom stave životného prostredia vrátane zdravia a jeho pravdepodobný vývoj, ak sa strategický dokument nebude realizovať“.

Kvalita životného prostredia je jedným z rozhodujúcich faktorov vplyvajúcich na zdravie a priemerný vek obyvateľstva. Jej priaznivý vývoj je základným predpokladom pre dosiahnutie pozitívnych trendov v základných ukazovateľoch zdravotného stavu obyvateľstva.

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.

V súčasnosti dostupné údaje neumožňujú dostatočne kvantitatívne určiť podiel kontaminácie životného prostredia na vývoji zdravotného stavu. Vplyv životného prostredia sa odhaduje na 15 - 20 %. V každom prípade ide o nezanedbateľnú zložku.

Syntetickým ukazovateľom úrovne životných podmienok obyvateľstva a úmrtnostných pomerov je stredná dĺžka života pri narodení. V Slovenskej republike sa stredná dĺžka života, i keď pomaly, ale dlhodobo zvyšuje. Vývoj strednej dĺžky života pri narodení u mužov v SR zaznamenal v období rokov 2009 až 2014 mierne rastúcu tendenciu, pričom v danom období došlo k priemernému ročnému nárastu o 0,384 roka a absolútnemu nárastu o 1,92 roka. Vývoj strednej dĺžky života pri narodení u žien v SR sa taktiež vyznačoval v období rokov 2009 až 2014 mierne rastúcim trendom, pričom v danom období došlo k priemernému ročnému nárastu o 0,252 roka a absolútnemu nárastu o 1,26 roka.

Tab.č. 36: Stredná dĺžka života pri narodení v SR

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stredná dĺžka života pri narodení (roky)	ženy	78,74	78,84	79,35	79,45	79,61	80,00
Stredná dĺžka života pri narodení (roky)	muži	71,27	71,62	72,17	72,47	72,90	73,19

Zdroj: SÚ SR

SR patrí medzi krajiny Európskej únie s najnižšou strednou dĺžkou života. V nasledujúcich rokoch dôjde k výraznému nárastu populácie seniorov, čo predpokladá zvýšenú zdravotnú a sociálnu starostlivosť z dôvodu vekom podmienenej znižujúcej sa miery sebestačnosti jedinca, čo bude vyvolávať zvyšovanie tlaku na verejné rozpočty.

V Žilinskom kraji došlo k zvýšeniu počtu zdravotníckych zariadení, a to z 1 421 v roku 2003 na 1 611 zariadení v roku 2012. Je to spôsobené najmä znižovaním počtu lôžok v ústavnej

starostlivosti a náraste dopytu po ambulantnej starostlivosti.

Zdravotnícka infraštruktúra v Žilinskom kraji je tvorená sieťou zdravotníckych zariadení prevádzkovaných verejnými i neverejnými poskytovateľmi zdravotnej starostlivosti.

Tab. č. 37: Prehľad zdravotníckych zariadení v Žilinskom kraji

Druh zdravotníckeho zariadenia	Počet
Poskytovatelia zdravotnej starostlivosti	1 262
Agentúry domácej ošetrovateľskej starostlivosti	24
Polikliniky	10
Nemocnice	7
Psychiatrické liečebne	1
Odborné liečebné ústavy	1
CPLDZ	2
LDCH	1
LSPP	26
Verejné lekárne	212
Pobočky verejných lekární	17
Nemocničné lekárne	7
Výdajne zdravotníckych pomôcok	21

Zdroj: interné materiály ŽSK

Tab. č. 38: Prehľad nemocníc v Žilinskom kraji podľa zriaďovateľskej pôsobnosti

Zriaďovateľská pôsobnosť	Názov	Okres
Ministerstvo obrany SR	Ústredná vojenská nemocnica Ružomberok - fakultná nemocnica	Ružomberok
Ministerstvo zdravotníctva SR	Univerzitná nemocnica Martin	Martin
	Fakultná nemocnica s poliklinikou Žilina	Žilina
Žilinský samosprávny kraj	Kysucká nemocnica s poliklinikou Čadca	Čadca
	Dolnooravská nemocnica s poliklinikou MUDr. L. Nádaši Jegého Dolný Kubín	Dolný Kubín
	Liptovská nemocnica s poliklinikou MUDr. Ivana Stodolu Liptovský Mikuláš	Liptovský Mikuláš
	Hornooravská nemocnica s poliklinikou Trstená	Trstená
Neštátne polikliniky	KRANKAS, s.r.o.	Žilina
	ŽILPO, s.r.o.	Žilina
	MEDICENTRUM, s.r.o.	Bytča
	MEDCENTRUM, s.r.o.	Žilina
	ZDRAVIE, s.r.o.	Martin
	Martinská POLIKLINIKA, s.r.o.	Martin
	ŽOS Medika, s.r.o.	Vrútky
	ADMEUM, s.r.o., poliklinika	Martin

Zdroj: interné materiály ŽSK

Kvalitná zdravotná starostlivosť v kraji je zabezpečená zavedením systému kvality, ktorý si zdravotnícke zariadenia musia pravidelne obnovovať. Zdravotnícky personál v zdravotníckych zariadeniach v pôsobnosti Žilinského kraja sa pravidelne vzdeláva, v zdravotníckych zariadeniach sa postupne obnovuje prístrojová technika s výrazným modernizačným dlhom azavádzajú sa nové liečebné metódy a postupy.

Napĺňaním aktivít stanovených v strategicko-časťi IDS v Žilinskom kraji pri rešpektovaní platnej legislatívy SR, predpokladáme vo všeobecnosti pozitívny dopad dokumentu na zlepšenie zdravia a zabezpečenie vyššej kvality životného prostredia v kraji.

Cieľom IDS v ŽSK je okrem iného dokonalejšie zosúladiť jednotlivých druhov verejnej dopravy a vyššia efektívnosť jednotlivých dopravných systémov. V praxi to znamená stabilizovať počet cestujúcich vo verejnej doprave, zatriktívniť verejnú dopravu pre cestujúcu verejnosť a tým prilákať ďalších potencionálnych zákazníkov. Pri náraste počtu cestujúcich verejnou dopravou sa očakáva pokles individuálnej automobilovej dopravy, tým aj pokles emisií produkovaných dopravou a v konečnom zlepšení kvality životného prostredia. Súčasťou funkčného integrovaného systému verejnej dopravy je neustále zvyšovanie kvality poskytovaných služieb prostredníctvom obnovy vozidlových parkov dopravcov, čo v neposlednom rade bude mať priaznivý dopad na životné prostredie (novšie dopravné prostriedky spĺňajú omnoho vyššie emisné normy).

IDS v ŽSK nerieši budovanie nových dopravných koridorov v území kraja. Verejná osobná doprava je už v súčasnosti realizovaná po existujúcich cestných a železničných telesách. Na základe uvedeného nie je očakávaný negatívny vplyv na chránené územia kraja a taktiež rastlinstvo, živočíšstvo, vodu, pôdu a horninové prostredie kraja.

Zníženie exhalátov produkovaných či už verejnou alebo individuálnou automobilovou dopravou bude mať jednoznačne pozitívny dopad na zdravotný stav a zlepšenie kvality života obyvateľov Žilinského kraja. Po zabezpečení integrovaného dopravného systému kraja verejnou dopravou sa očakáva odklon od využívania individuálnej automobilovej dopravy smerom k verejnej osobnej doprave, cyklo-doprave a pešej chôdzi. To môže mať za následok zvýšenie aktivity obyvateľov kraja v súvislosti s prevenciou obezity, respiračných chorôb a kardiovaskulárnych chorôb. Na druhej strane, integrovaný dopravný systém kraja verejnou dopravou zabezpečí svojim občanom pohodlne a bezpečne sa dostať za zdravotnou starostlivosťou.

Konkrétne vplyvy na úroveň kvality životného prostredia a zdravotný stav obyvateľstva v Žilinskom kraji prostredníctvom naplňania aktivít navrhovaných v IDS v ŽSK však nie je možné exaktne vyhodnotiť vzhľadom na ich indikatívny charakter bez konkrétneho priemetu do územia.

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

Trend poklesu prepravných objemov verejnej osobnej dopravy v prospech individuálnej automobilovej dopravy vedie ku kolapsom dopravy a k vzniku časových a ekonomických strát. Tento nepriaznivý vývoj v doprave prispieva k čoraz väčšiemu zaťažovaniu životného prostredia a obytných zón emisiami škodlivých látok a hlukom z dopravnej prevádzky. Cieľom strategického dokumentu IDS v Žilinskom kraji je zlepšenie súčasnej situácie a zvýšenie kvality dopravnej obslužnosti územia Žilinského kraja takým spôsobom, ktorý bude zároveň citlivý k environmentálnej problematike dopravy v kraji.

Hodnotený strategický dokument nenavrhuje také opatrenia, u ktorých sa očakáva negatívny environmentálny a socio - ekonomický dopad na územie kraja a na zdravie jeho obyvateľov. Napriek tomu z hľadiska hodnotenia IDS v ŽSK je možné predpokladať environmentálne problémy súvisiace s riešením strategického dokumentu z hľadiska:

- znečistenia ovzdušia
- hluku
- vibrácií

Znečistenie ovzdušia

Jednotlivé látky znečisťujúce ovzdušie môžu mať rôzny vplyv na zdravie. Vo výfukových plynoch vozidiel sa emitujú oxidy dusíka, tuhé častice (PM₁₀ a PM_{2,5}), oxidy síry, oxid uhoľnatý a rôzne ťažké kovy, napríklad kadmium, olovo a ortuť. Okrem toho prekurzory chemických látok vo výfukových plynoch môžu v ovzduší reagovať a vytvárať ozón. Napokon v dôsledku odierania pneumatík a bŕzd sa do ovzdušia uvoľňujú tuhé častice a ťažké kovy, ktoré sa ukladajú na vozovke a následne uvoľňujú do ovzdušia pôsobením jazdiacich áut. Vystavenie týmto znečisťujúcim látkam môže mať veľmi špecifický vplyv na ľudské zdravie, všeobecne však postihuje vnútorné orgány, nervovú sústavu a krv, spôsobuje niektoré ochorenia, napríklad pľúcne choroby (a vedie k dýchacím ťažkostiam), ako aj infarkty, astmu, úzkosť, slabosť a únavu alebo ich zhoršuje.

Hluk

Hluk je jedným z najdôležitejších faktorov kvality prostredia a kvality života. Je preukázané, že každý hluk po určitej dobe vyvoláva poruchy vyššej nervovej sústavy, ktoré vedú k poškodeniu nielen sluchových, ale i ďalších telesných organov a znižuje odolnosť organizmu voči vonkajším negatívnym vplyvom, čím podnecuje vývoj ďalších chorôb. Najtesnejší vzťah medzi dlhodobou expozíciou hluku a zdravotným stavom bol preukázaný pre kardiovaskulárne choroby.

Vibrácie

Výskyt vibrácií závisí na konštrukcii vozidiel, ich nápravových tlakoch, rýchlosti a zrýchlenia, na kvalite krytu vozovky, na konštrukcii a podloží vozovky a v prípade koľajovej dopravy styku koľaje s podložíom. Pociťované sú predovšetkým v bezprostrednej blízkosti dopravnej záťaže. Dlhodobá expozícia však môže vyvolať trvalé poškodenie zdravia vrátane patologických zmien centrálného nervového systému.

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 ZOHĽADNILI POČAS PRÍPRAVY STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Ciele ochrany životného prostredia a zdravia sú stanovené v strategických dokumentoch medzinárodnej, národnej i regionálne úrovne. Z hľadiska hodnotenia vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie sú relevantné tie ciele strategických dokumentov, ktoré sa zaoberajú environmentálnymi súvislosťami dopravy a dopravnej obsluhy územia. Sú to nasledovné strategické dokumenty:

- Národná stratégia regionálneho rozvoja SR 2020 - 2030
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- Dopravná politika SR do roku 2015
- Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2011 - 2014
- Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest
- Dlhodobý program rozvoja železničných ciest
- Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy
- Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou

- Program podpory IDS - NSDI
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020
- Pilotný projekt Ministerstva dopravy SR - Návrh zásad zabezpečenia dopravnej obslužnosti samosprávnych krajov, ktorý slúži samosprávnym krajom ako metodický postup pri zabezpečení dopravnej obslužnosti.
- Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja v znení Zmien a doplnkov č. 4
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského samosprávneho kraja pre roky 2014 - 2020
- Plán dopravnej obslužnosti ŽSK
- Budovanie cyklotrás na území Žilinského samosprávneho kraja (cyklostratégia)
- Urbanistická štúdia Slovensko-českého pohraničného územia

Uvedené strategické dokumenty boli zohľadnené v rámci analytickej časti dokumentu a následne premietnuté do jednotlivých návrhov stratégie tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v kraji. Z uvedeného vyplýva, že strategická časť IDS je plne v súlade s rozvojovými zámermi štátnej a regionálnej úrovne s podmienkou zachovania kvalitného životného prostredia a ochrany prírody.

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 IDS v ŽSK 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. Vplyvy vo vzťahu k zložkám životného prostredia a zdraviu obyvateľstva môžu mať pozitívny ale i negatívny charakter.

Kvalitná verejná osobná doprava v regióne je základným predpokladom trvalo udržateľnej mobility, zvyšuje záujem o investície podnikateľských subjektov, podporuje cestovný ruch, je výrazne šetrnejšia k životnému prostrediu a zdraviu obyvateľstva. Práve neustále rozvíjanie systémov verejnej dopravy, tzv. integrovaných dopravných systémov, je nástrojom udržateľného rozvoja obsluhy územia. V rámci regiónu Žilinského kraja sa jedná o systémové prepojenie medzi linkami a spojmi jednotlivých dopravcov s aktívnou pozíciou železníc a systémov mestskej hromadnej dopravy krajského mesta a ostatných mestských aglomerácií, a to postupným uplatnením cestovných poriadkov na báze pravidelnej taktovej dopravy. Vo všeobecnosti je len takto možné postupne, etapovito vybudovať dynamický systém s vyššími cestovnými rýchlosťami v cieľovom stave, ktorý bude zároveň aj efektívny aj z hľadiska nákladov a šetrný voči životnému prostrediu.

Environmentálne vplyvy na zložky životného prostredia a vplyvy na zdravie

Hydrologické pomery a kvalita vôd

Realizáciou opatrení uvedených v IDS v ŽSK nedôjde ku zhoršeniu hydrologických pomerov ani kvality a stavu povrchových či podpovrchových vôd. Navrhované opatrenia by mali napomôcť zachovaniu súčasného stavu, resp. nepriamo aj k zlepšeniu súčasného stavu vôd na území kraja. S touto problematikou priamo súvisia definované opatrenia.

Ovzdušie a kvalita ovzdušia

Environmentálna prijateľnosť a energetická efektívnosť sa v ostatných rokoch stali významným kritériom kvality dopravných služieb. Čoraz častejšie sa od dodávateľov dopravných služieb požaduje deklarovanie vplyvu ich činnosti na životné prostredie aj prostredníctvom vystavovania dokladov obsahujúcich konkrétne množstvá emisií škodlivín z dopravnej prevádzky, najmä emisií oxidu uhličitého (CO₂) ako najrozšírenejšieho skleníkového plynu.

Detailná analýza vplyvu na životné prostredie je súčasťou strategického dokumentu (viď Etapa I.kap. 1.5. Analýza vplyvu a životné prostredie, str. 99 - 116), kde sú v príslušných kapitolách:

- deklarované spotreby energie a emisií skleníkových plynov z dopravných služieb (kap. 1.5.1),
- kalkulované emisie skleníkových plynov a spotreby energie v MHD Žilina z dopravnej prevádzky vozidiel DPMŽ s. r. o. (kap. 1.5.2),

- kalkulované emisie skleníkových plynov v prímestskej autobusovej doprave v ŽSK v roku 2014 (kap. 1.5.3),
- porovnané spotreby energie a produkcie emisií v prímestskej autobusovej a regionálnej železničnej doprave (kap. 1.5.4).

Ad **Pilotný projekt** - jedným z cieľov integrovaných dopravných systémov je pomocou využitia koordinovanej ponuky a jednotnej tarify prevádzkovať dopravný systém ako celok nielen maximálne efektívne, ale zároveň ekologicky. V konkrétnom prípade pilotného projektu ide o presun časti cestujúcich z autobusovej dopravy na cestách do železničnej dopravy, a to na elektrifikovanú trať, kde možno dopravu prevádzkovať modernými elektrickými jednotkami. Podľa návrhu bude zavedených 5 nových párov zrýchlených vlakov medzi Čadcou a Žilinou v pracovných dňoch, čo zodpovedá cca 75 000 nových vlakových kilometrov v elektrickej trakcii ročne. Tieto výkony môžu nahradiť zodpovedajúci počet kilometrov autobusovej dopravy.

Realizáciou opatrení uvedených v IDS v ŽSK nedôjde ku zhoršeniu kvality ovzdušia. Naopak, navrhované opatrenia by mali napomôcť k zlepšeniu kvality ovzdušia v regióne.

Pôdy, kvalita pôdy, zábery pôdy

Realizáciou opatrení uvedených v IDS v ŽSK nedôjde ku zhoršeniu pôdnych pomerov ani kvality pôdy v kraji. Navrhované opatrenia nemajú územný priemet. Nepredpokladajú sa významne rozsiahle zábery pôdy, ku ktorým by malo dôjsť realizáciou navrhovaných opatrení.

Nerastné suroviny

Realizáciou opatrení uvedených v IDS v ŽSK nedôjde ku zhoršeniu stavu zdrojov nerastných surovín. Navrhované opatrenia a indikatívne aktivity by mali napomôcť k racionálnejšiemu a efektívnejšiemu využívaniu prírodných nerastných zdrojov. Bez vplyvu.

Rastlinstvo a živočíšstvo, biodiverzita

Aplikáciou strategického dokumentu do praxe v spojitosti s realizáciou opatrení uvedených v IDS v ŽSK nedôjde ku zhoršeniu biotických pomerov v Žilinskom kraji. Navrhované opatrenia by nepriamo mali napomôcť k zachovaniu súčasného stavu, resp. k jeho zlepšeniu. S touto problematikou priamo súvisí napr.:

- zefektívnejšie verejnej dopravy z hľadiska počtu spojov
- zefektívnejšie verejnej dopravy z hľadiska počtu prepravených osôb prostriedkami hromadnej dopravy.

Kvalita životného prostredia a jeho poškodenie

Realizáciou opatrení uvedených v IDS v ŽSK nedôjde ku zvýšeniu stupňa poškodenia území životného prostredia v regiónoch Žilinského kraja. Navrhované opatrenia by mali napomôcť k zlepšeniu stavu regiónu z hľadiska kvality prírodného prostredia.

Ad **Pilotný projekt** – bude sa jednať o presun časti cestujúcich z autobusovej dopravy na cestách do železničnej dopravy, a to na existujúcu elektrifikovanú trať, kde možno dopravu prevádzkovať modernými elektrickými jednotkami. Podľa návrhu uvedenom v strategickom dokumente bude zavedených 5 nových párov zrýchlených vlakov medzi Čadcou a Žilinou v pracovných dňoch, čo zodpovedá približne 75 000 nových vlakových kilometrov v elektrickej trakcii ročne. Tieto výkony môžu nahradiť zodpovedajúci počet kilometrov autobusovej dopravy.

Ochrana prírody, environmentálne významné územia

Národná sústava chránených území

Realizáciou opatrení uvedených v IDS ŽSK nedôjde ku poškodeniu vyhlásených veľkoplošných ani maloplošných chránených území. Navrhované opatrenia by mali nepriamo napomôcť k racionálnemu využívaniu a zachovaniu významnosti chránených území na území Žilinského kraja.

NATURA 2000

Chránené vtáčie územia

Realizáciou opatrení uvedených v IDS ŽSK nedôjde ku poškodeniu vyhlásených chránených vtáčích území. Navrhované opatrenia by mali nepriamo napomôcť k zachovaniu významnosti chránených vtáčích území.

Územia európskeho významu

Realizáciou opatrení uvedených v IDS ŽSK nedôjde ku poškodeniu území európskeho významu. Navrhované opatrenia by naopak mali nepriamo napomôcť k racionálnemu využívaniu týchto území a zachovaniu ich environmentálnej významnosti.

Územia chránené v zmysle medzinárodných dohovorov

Realizáciou opatrení uvedených v IDS ŽSK nedôjde ku poškodeniu území chránených v zmysle medzinárodných dohovorov. Navrhované opatrenia by mali napomôcť k racionálnemu využívaniu týchto území a zároveň k zachovaniu významnosti týchto chránených území.

Životné prostredie a zdravie

Vzhľadom na skutočnosť, že dokument je strategického charakteru a **plánované opatrenia/aktivity majú charakter metodologický, technologický a koordinačný**, nie je možné určiť mieru a významnosť ovplyvnenia životného prostredia a zdravia obyvateľstva.

Realizáciou IDS jednotlivými subjektmi pôsobiacimi v regióne dôjde k nárastu kvality života v regióne, k zlepšeniu prírodného prostredia a podpore zlepšenie zdravia v regióne.

Posúdenie očakávaných environmentálnych vplyvov strategického dokumentu IDS v ŽSK na zložky životného prostredia a vplyvy na zdravie

Hlavným cieľom strategického dokumentu je vytvorenie podmienok pre zabezpečenie kvalitnej verejnej osobnej dopravy v regióne Žilinského kraja. Takáto verejná doprava je základným predpokladom trvalo udržateľnej mobility, zvyšuje záujem o investície podnikateľských subjektov v regióne, podporuje rozvoj cestovného ruchu a v neposlednom rade je výrazne šetrnejšia k životnému prostrediu a zdraviu obyvateľstva ako individuálna motorová doprava. Rozvíjanie systémov integrovaných dopravných systémov je nástrojom udržateľného rozvoja obsluhy územia.

V rámci regiónu Žilinského kraja sa bude jednať o systémové prepojenie medzi linkami a spojmi jednotlivých dopravcov s aktívnou pozíciou železníc a systémov mestskej hromadnej dopravy krajského mesta a ostatných mestských aglomerácií, a to postupným uplatnením cestovných poriadkov na báze pravidelnej taktovej dopravy.

Takýmto postupom bude možné etapovito vybudovať dynamický systém verejnej dopravy s vyššími cestovnými rýchlosťami v cieľovom stave, ktorý bude zároveň aj efektívny aj z hľadiska nákladov a šetrný voči životnému prostrediu.

Navrhovaný IDS by mal pri súčasných ekonomických možnostiach zabezpečiť taký spôsob verejnej dopravy na území Žilinského kraja, na ktorom jednotlivé druhy dopravy navzájom spolupracujú a vytvárajú prehľadný a jednoduchý systém navzájom previazaných liniek s jednotnou tarifou, prepravnými podmienkami a pravidelnými intervalmi medzi spojmi.

Návrh IDS ŽSK sleduje ciele hospodárskeho a sociálneho rozvoja územia Žilinského kraja zamerané na znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov, posilňovanie ochrany prírody a biodiverzity, podporu aktivít zabezpečujúcich ochranu pred následkami (globálnej i lokálnej) zmeny klímy, regeneráciu sídiel a budovanie konkurencieschopnej regionálnej ekonomiky a najmä zlepšenie dopravnej situácie v regióne.

V posudzovanej stratégii 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 jednotlivých etáp 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.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému ŽSK**I. Etapa: Analytická časť - z hľadiska vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva nehodnotené**

Strategický cieľ: 1. Analýza súčasného stavu verejnej osobnej dopravy na území Žilinského kraja		
Špecifický cieľ: 1.1. Analýza súčasného a potenciálneho prepravného dopytu		
	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
1.1.1 Analýza súčasného a potenciálneho dopytu po prímestskej autobusovej doprave v ŽSK	-	-
1.1.2 Analýza súčasného a potenciálneho dopytu po MHD v ŽSK	-	-
1.1.3 Analýza súčasného a potenciálneho dopytu po železničnej osobnej doprave	-	-
Špecifický cieľ: 1.2 Analýza súčasného stavu dopravnej infraštruktúry		
1.2.1 Analýza súčasného stavu železničnej dopravnej infraštruktúry z hľadiska verejnej osobnej dopravy	-	-
1.2.2 Analýza súčasného stavu cestnej dopravnej infraštruktúry z hľadiska verejnej osobnej dopravy	-	-
Špecifický cieľ: 1.3 Analýza súčasného stavu dopravnej siete		
1.3 Analýza súčasného stavu dopravnej siete	-	-
1.4.1 Prímestská a regionálna železničná doprava	-	-
1.4.2 Regionálna verejná autobusová doprava v IDSŽ	-	-
1.4.3 Individuálna automobilová doprava v ŽSK	-	-
1.4.4 SWOT analýza regionálnej dopravy v ŽSK	-	-
1.4.5 Analýza súčasného stavu dopravnej siete	-	-
Špecifický cieľ: 1.5 Analýza vplyvu na životné prostredie		
1.5.1 Deklarovanie spotreby energie a emisií skleníkových plynov z dopravných služieb prostredníctvom obnovy a modernizácie mobilných prostriedkov verejnej dopravy	-	-
1.5.2 Kalkulácia emisií skleníkových plynov a spotreby energie v MHD Žilina z dopravnej prevádzky vozidiel DPMŽ s. r. o.	-	-
1.5.3 Kalkulácia emisií skleníkových plynov v prímestskej autobusovej doprave v ŽSK v roku 2014	-	-
1.5.4 Porovnanie spotreby energie a produkcie emisií v prímestskej autobusovej a regionálnej železničnej doprave	-	-

Strategický cieľ: 1. Analýza súčasného stavu verejnej osobnej dopravy na území Žilinského kraja		
Špecifický cieľ: 1.6 Analýza optimálnych dopravných ciest (z hľadiska dostupnosti, priestoru, a času), prepravných prúdov a posúdenie efektívnosti jednotlivých druhov dopravy pre ich obsluhu		
	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
1.6.1 Analýza súbežnosti autobusovej a železničnej dopravy	-	-
1.6.2 Posúdenie efektívnosti jednotlivých druhov dopravy	-	-
Špecifický cieľ: 1.7 Analýza prepravných intervalov a potrebného počtu spojov na dopravných trasách spádových oblastí (dopravných uzlov)		
1.7.1 Analýza dosiahnuteľnosti centra regiónu z vybraných obcí	-	-
1.7.2 Analýza prepravných intervalov	-	-
1.7.3 Analýza počtu prepravených cestujúcich autobusovou dopravou	-	-
1.7.4 Analýza potrebného počtu spojov	-	-

Všeobecné zhrnutie:

I. etapa riešenia v rámci strategického cieľa č. 1 predstavuje analýzu súčasného stavu verejnej osobnej dopravy na území Žilinského kraja. Slúži ako východiskový podklad pre nasledujúcu etapu. Detailná analýza v členení na jednotlivé špecifické ciele a následne na opatrenia ako samá nemá z hľadiska hodnotenia vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva žiaden vplyv, z hľadiska vplyvov nehodnotených.

Strategický cieľ: 2. Analýza podmienok a možností tvorby IDS v SR, analýza súčasného stavu IDS na území Žilinského kraja a vo vybraných štátoch Európy (Česká republika, Nemecko, Švajčiarsko, Rakúsko, Francúzsko)		
Špecifický cieľ: 2.1. Analýza legislatívy súvisiacej s IDS v SR		
	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
2.1 Analýza legislatívy súvisiacej s IDS v SR	-	-
Špecifický cieľ: 2.2. Analýza legislatívy súvisiacej s IDS vo vybraných štátoch Európy (Česká republika, Nemecko, Švajčiarsko, Rakúsko, Francúzsko)		
2.2 Analýza legislatívy súvisiacej s IDS vo vybraných štátoch Európy (Česká republika, Nemecko, Švajčiarsko, Rakúsko, Francúzsko)	-	-
Špecifický cieľ: 2.3 Analýza existujúcich IDS v SR a možnosti tvorby IDS v SR a na území Žilinského kraja		
2.3.1 Bratislavská integrovaná doprava	-	-
2.3.2 Žilinský regionálny integrovaný dopravný systém	-	-
2.3.3 Košický integrovaný dopravný systém	-	-
2.4.1 Analýza existujúcich IDS v Českej republike	-	-
2.4.2 Analýza existujúcich IDS v Nemecku	-	-
2.4.3 Analýza existujúcich IDS v Švajčiarsku	-	-
2.4.4 Analýza existujúcich IDS v Rakúsku	-	-
2.4.5 Analýza existujúcich IDS vo Francúzsku	-	-

Všeobecné zhrnutie

Strategický cieľ 2. predstavuje analýzu podmienok a možností tvorby IDS v SR, analýza súčasného stavu IDS na území Žilinského kraja a vo vybraných štátoch Európy (Česká republika, Nemecko, Švajčiarsko, Rakúsko, Francúzsko), slúži ako východiskový podklad pre nasledujúcu etapu. Detailná analýza v členení na jednotlivé špecifické ciele a následne na opatrenia ako samá nemá z hľadiska hodnotenia vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva žiaden vplyv, z hľadiska vplyvov nehodnotených.

II. Etapa: Strategická časť: Finálna verzia stratégie tvorby a budovania IDS na území ŽSK

Strategický cieľ: I. Návrh stratégie z organizačnej stránky IDS		
Špecifický cieľ: I.1. Obsahový rámec systému IDS a organizačná stránka jeho zabezpečenia		
Opatrenia:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
I.1.1 Zásady tvorby IDS	0	0
I.1.2 Prínosy IDS	0	0
I.1.3 Organizátor, koordinátor verejnej dopravy	0	0
I.1.4 Legislatívne rámce vo verejnej doprave	0	0
I.1.5 Organizačné rámce vo verejnej doprave	0	0
I.1.6 Etapizácia rozvoja integrovaného systému	0	0
I.1.7 Úloha kraja a organizátora	0	0
Špecifický cieľ: I.2 Organizátor verejnej dopravy ŽSK		
I.2.1 Organizačno-právna forma Organizátora verejnej dopravy ŽSK – spoločnosť s ručením obmedzeným	0	0
I.2.2 Etapy rozvoja integrovaného dopravného systému ŽSK	0	0
I.2.3 Model vlastníckych podielov v organizácii s.r.o. v jednotlivých etapách rozvoja	0	0
I.2.4 Prípravná etapa	0	0
Špecifický cieľ: I.3 Fyzické založenie a rozbeh činnosti Organizátora – s.r.o.		
I.3.1 Organizačno-funkčná schéma Organizátora – prípravná etapa	0	0
I.3.2 Odborný odhad nákladov spojených so vznikom a rozbehnutím činnosti s.r.o. Organizátora (obdobie prípravnej etapy)	0	0
Špecifický cieľ: I.4 Základné princípy delegovania právomocí - legislatívna podpora		
I.4. Základné princípy delegovania právomocí - legislatívna podpora	0	0

Všeobecné zhrnutie

Strategický cieľ I. predstavuje návrh stratégie z organizačnej stránky IDS. Jedná sa o koncepčnú a strategickú časť, ktorá v rámci špecifických cieľov a k nim priradených opatrení rieši obsahový rámec systému IDS a organizačnú stránku jeho zabezpečenia, organizátora verejnej dopravy ŽSK, jeho fyzické založenie a rozbeh činnosti a následné základné princípy delegovania právomocí - legislatívna podpora. Jedná sa o koncepčnú časť návrhu riešenia a stratégie organizačnej stránky tvorby a budovania IDS. Z hľadiska hodnotenia vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva priradujeme pre jednotlivé riešené špecifické ciele a na nich viazané opatrenia, tak i pre celý strategický cieľ nulový vplyv.

Strategický cieľ: II. Návrh stratégie technického zabezpečenia IDS		
Špecifický cieľ: II.1 Základné definície a pojmy		
Opatrenia:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
II.1.1 Systém	0	0
II.1.2 Architektúra ITS vo verejnej doprave	0	0
II.1.3 Štruktúra systému	0	0
Špecifický cieľ: II.2 Elektronické platobné systémy		
II.2.1 MultiAPIkačná karta - popis režimu MAP karta	0	0
Špecifický cieľ: II.3 Odporúčenie vhodného variantu		
II.3.1 Vlastníctvo odbavovacieho zariadenia	0	0
Špecifický cieľ: II.4 Odbavovacie zariadenie (vo vozidlách a v informač. kanceláriách) v link. doprave bude majetkom dopravcu		
II.4.1 Procesné hľadisko	0	0
II.4.2 Technické hľadisko	0	0
II.4.3 Bezpečnostného (rizika)	0	0
II.4.4 Personálne zabezpečenie	0	0
II.4.5 Z pohľadu právneho	0	0
II.4.6 Zhodnotenie vybraného variantu	0	0
Špecifický cieľ: II.5 Vydávanie BČK		
II.5.1 Ekonomika systému	0	0
II.5.2 Kompatibilita so ZSSK, a.s.	0	0
II.5.3 Systémové parametre navrhovaného riešenia	0	0
II.5.4 Minimalizácia rizík	0	0
II.5.5 Výhody a nevýhody navrhovaného riešenia	0	0
II.5.6 Systémové parametre navrhovaného riešenia	0	0
II.5.7 Možnosti ďalšieho rozvoja systému	0	0
Špecifický cieľ: II.6 Vydávanie dopravnej BČK bude zabezpečovať dopravca		
II.6.1 Procesné hľadisko	0	0
II.6.2 Technické hľadisko	0	0
II.6.3 Hľadisko bezpečnosti (riziká)	0	0
II.6.4 Personálne zabezpečenie	0	0
II.6.5 Právne aspekty	0	0
II.6.6 Zhodnotenie variantu kedy vydavateľom dopravnej BČK bude dopravca	0	0

Strategický cieľ: II. Návrh stratégie technického zabezpečenia IDS		
Špecifický cieľ: II.7 Spôsob clearingového prerozdelenia tržieb a finančných tokov v systéme - clearingové centrum a centrum zúčtovania tržieb bude zabezpečovať Objednávateľ		
Opatrenia:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
II.7.1 Procesné hľadisko	0	0
II.7.2 Technické hľadisko	0	0
II.7.3 Bezpečnosť (riziká)	0	0
II.7.4 Personálne zaistenie	0	0
II.7.5 Právny pohľad	0	0
II.7.6 Zhodnotenie variantu	0	0
Špecifický cieľ: II.8 Dispečerské riadenie		
II.8.1 Prevádzkový dispečing - Controlling I. úrovne	0	0
II.8.2 Organizačná úroveň controllingu verejnej hromadnej dopravy (2. úroveň)	0	0
II.8.3 Plánovacia úroveň controllingu verejnej hromadnej dopravy (3. úroveň)	0	0
Špecifický cieľ: II.9 Informačné systémy pre cestujúcich		
II.9.1 Informačné tabule pre cestujúcich	0	0
II.9.2 Moderné technológie	0	0
II.9.3 Odporúčanie v oblasti informačných systémov pre cestujúcich	0	0
Špecifický cieľ: II.10 Návrh stratégie v oblasti technického zabezpečenia IDS		
II.10.1 Pripravná etapa	0	0
II.10.2 I. etapa	0	0
II.10.3 II. etapa	0	0
II.10.4 III. etapa	0	0
II.10.5 VI. etapa	0	0
II.10.6 V. etapa	0	0

Všeobecné zhrnutie

Strategický cieľ II. predstavuje návrh stratégie technického zabezpečenia IDS. Tiež sa jedná sa o koncepčnú a strategickú časť, ktorá v rámci špecifických cieľov a k nim priradených opatrení rieši základné definície a pojmy (z pohľadu systému, architektúry ITS vo verejnej doprave a štruktúru systému), elektronické platobné systémy, odporúčenie vhodného variantu (z hľadiska vlastníctva odbavovacieho

zariadenia, ekonomiky systému, kompatibility so ZSSK, a.s., systémových parametrov navrhovaného riešenia, minimalizácii rizík, výhod a nevýhod navrhovaného riešenia a možnosti ďalšieho rozvoja systému), odbavovacie zariadenie, vydávanie BČK, spôsob clearingového prerozdelenia tržieb a finančných tokov v systéme - clearingové centrum a centrum zúčtovania tržieb, dispečerské riadenie, informačné systémy pre cestujúcich a návrh stratégie v oblasti technického zabezpečenia IDS. Z hľadiska hodnotenia vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva priradujeme pre jednotlivé riešené špecifické ciele a na nich viazané opatrenia, tak i pre celý strategický cieľ vplyv nulový.

Strategický cieľ: III. Návrh stratégie v oblasti tarifných a prepravných podmienok IDS		
Špecifický cieľ: III.1. Základné pojmy a definície		
Opatrenia:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
III.1.1 Tarifa IDS	0	0
III.1.2 Cestovné a prepravné	0	0
III.1.3 Integrovaný cestovný doklad	0	0
III.1.4 Tarifná zóna	0	0
III.1.5 Cestovný doklad	0	0
III.1.6 Kategórie cestujúcich	0	0
Špecifický cieľ: III.2 Druhy taríf		
III.2.1 Zónová tarifa	0	0
III.2.2 Veľkosť zón	0	0
Špecifický cieľ: III.3 Prepravné podmienky		
III.3.1 Prepravné podmienky IDS ŽSK	0	0
Špecifický cieľ: III.4 Návrh stratégie v oblasti tarifných a prepravných podmienok		
Opatrenia:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
III.4.1 Prípravná etapa	0	0
III.4.2 I. etapa	0	0
III.4.3 II. etapa	0	0
III.4.4 III. etapa	0	0
III.4.5 IV. etapa	0	0
III.4.6 V. etapa	0	0

Všeobecné zhrnutie

Jedná sa o koncepčnú časť technického riešenia IDS v oblasti tarifných a prepravných podmienok IDS, ktorá v rámci špecifických cieľov a k nim priradených opatrení rieši základné pojmy a definície, druhy taríf, prepravné podmienky a návrh stratégie v oblasti tarifných a prepravných podmienok. Z hľadiska hodnotenia vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva priradujeme pre jednotlivé riešené špecifické ciele a na nich viazané opatrenia, tak i pre celý strategický cieľ nulový vplyv.

Strategický cieľ: IV. Návrh stratégie ekonomického zabezpečenia IDS		
Špecifický cieľ: IV.1. Ekonomické zabezpečenie systému		
Opatrenia:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
IV.1.1 Ekonomické zabezpečenie systému	0	0
IV.1.2 Účasť obcí na financovaní dopravnej obslužnosti	0	0
IV.1.3 Deľba tržieb - clearig	0	0
IV.1.4 Ekonomické toky v systéme	0	0
Špecifický cieľ: IV.2 Návrh stratégie		
IV.2.1 Prípravný horizont	0	0
IV.2.2 I. etapa	0	0
IV.2.3 Následné etapy rozvoja IDS	0	0

Všeobecné zhrnutie

Strategický cieľ IV. predstavuje návrh stratégie ekonomického zabezpečenia IDS. Jedná sa o koncepciu ekonomického zabezpečenia systému (pravidlá kompenzácie, spoluúčasť obcí na financovaní, deľbu tržieb, ekonomické toky v systéme) a návrh stratégie v oblasti ekonomického zabezpečenia systému IDS ŽSK. Z hľadiska hodnotenia vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva priradujeme strategický cieľ i pre jednotlivé riešené špecifické ciele a na nich viazané opatrenia nulový vplyv.

Strategický cieľ: V. Zosúladienie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS		
Špecifický cieľ: V.1. Stanovenie kvalitat. a kvantitatívnych štandardov IDS (práva a povinnosti účastníkov doprav. procesu)		
Opatrenia:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
V.1.1 Požiadavky právnej úpravy vo vzťahu k prepravnému poriadku	0	0
Špecifický cieľ: III.2 Zosúladienie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS		
V.2.1 Štandard vozidiel v systéme	0	0
V.2.2 Štandard vybavovacieho a platobného systému	0	0
V.2.3 Štandard informačného systému vozidla	0	0
V.2.4 Štandard vybavenia zastávok a označovačov	0	0
V.2.5 Štandard prepravných poriadkov.	0	0
V.2.6 Štandard cestovných dokladov	0	0
V.2.7 Štandard garancie nadväzností, čakacích dôb a dispečerského riadenia	0	0
V.2.8 Štandard prepravnej kontroly	0	0
V.2.9 Štandard zákazníckeho centra	0	0
V.2.10 Štandard prevádzkových záloh	0	0
V.2.11 Štandard výluk a obmedzení dopravy	0	0
V.2.12 Štandard dopravných výkonov	0	0
V.2.13 Štandard jednotného vizuálneho štýlu	0	0
Špecifický cieľ: V.3 Kontrola dodržiavania štandardov		
V.3.1 Kontrola dodržiavania štandardov IDS vo vozidlách	0	0
V.3.2 Následné vyhodnotenie prevádzky spojov a nasadenia vozidiel	0	0
V.3.3 Spôsob vykonávania kontrol označovačov	0	0
Špecifický cieľ: V.4 Návrh stratégie		
V.4.1 Prípravná etapa	0	0
V.4.2 I. etapa a následné etapy rozvoja IDS	0	0

Všeobecné zhrnutie

Strategický cieľ V. - jedná sa o koncepciu stanovenia kvalitatívnych a kvantitatívnych štandardov IDS, zosúladienia štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS, kontrola dodržiavania štandardov a návrh stratégie zosúladienia štandardov kvality, ktoré budú uplatňované v IDS ŽSK. Detailná analýza strategického cieľa č. V v členení na jednotlivé špecifické ciele a následne na opatrenia ako samá nemá z hľadiska hodnotenia vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva žiaden vplyv, pre oba ukazovatele hodnotíme vplyv ako vplyv nulový.

III. Etapa: Vypracovanie pilotného projektu IDS v regiónoch Horné Považie a Kysuce

Strategický cieľ: 1. Východiskové podmienky stanovené v Stratégii tvorby a budovania IDS na území ŽSK navrhutej v rámci II. etapy		
Špecifický cieľ: je totožný i s nižšie uvedenými opatreniami		
Opatrenia:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
1.1. Organizačná stránka	0	0
1.2. Technické zabezpečenie IDS ŽSK	0	+1 - +2
1.3. Tarifné a prepravné podmienky IDS ŽSK	0	0
1.4. Ekonomické zabezpečenie IDS ŽSK	0	0
1.5. Štandardy kvality jednotlivých dopravcov IDS ŽSK	+2	+2

Všeobecné zhrnutie

Strategický cieľ 1. - predstavuje východiskové podmienky stanovené v Stratégii tvorby a budovania IDS na území ŽSK navrhutej v rámci II. etapy realizované cez priradené opatrenia. Z nich z pohľadu hodnotenia vplyvov na jednotlivé zložky ŽP a zdravie obyvateľstva sú najvýznamnejšie najmä Technické zabezpečenie IDS ŽSK a Štandardy kvality jednotlivých dopravcov IDS ŽSK, v ktorých sa premietajú a definujú mimo iné i požiadavky na technicko-prevádzkového vybavenia vozidla a štandardy kvality do IDS zapojených dopravcov. Splnenia týchto požiadaviek vo vzťahu k hodnoteniu vplyvu na zložky ŽP i na zdravie obyvateľstva hodnotíme ako vplyv +2: prospešný vplyv stredného významu s dlhou dobou pôsobenia, badateľný rozdiel voči súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante.

Strategický cieľ: 2. Návrh jednotlivých krokov spustenia pilotného projektu IDS v Žilinskom kraji		
Špecifický cieľ: je totožný i s nižšie uvedenými opatreniami		
Opatrenia:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
2.1. Organizátor-koordinátor IDS ŽSK	+2	+2
2.2. Vymedzenie územia pilotného projektu	+2	+2
2.3. Cieľ pilotného projektu	0	0
2.4. Návrh odbavovacieho systému	0	0
2.5. Návrh tarifnej štruktúry IDS ŽSK	0	0
2.6. Návrh zmluvných prepravných podmienok IDS ŽSK	0	+2
2.7. Návrh systému dispečerského riadenia IDS ŽSK	0	0
2.8. Návrh TPS IDS ŽSK	+2	+2
2.9. Návrh dopravného riešenia	0	0

Všeobecné zhrnutie

Strategický cieľ 2.: Návrh jednotlivých krokov spustenia pilotného projektu IDS v Žilinskom kraji - predstavuje prípravu spustenia pilotného projektu prostredníctvom jednotlivých východiskových cieľov, postupnosti, návrhov, stanovenia podmienok a stratégie riešenia. Je to významná etapa prípravy realizácie strategického projektu (príprava a schválenie Prepravných podmienok IDS ŽSK, príprava a schválenie Technicko-prevádzkových štandardov, koordinácia technickej prípravy u dopravcov, návrh zmluvných prepravných podmienok - napr. preprava osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie a preprava osôb na invalidných vozíkoch, návrh technicko-prevádzkových štandardov IDS), ktorá sa v pilotnom území odrazí z hľadiska dopadu vplyvov na zložky ŽP i na zdravie obyvateľstva pozitívne, vplyv hodnotíme u oboch hodnotených zložiek ako vplyv +2: prospešný vplyv stredného významu s dlhou dobou pôsobenia, badateľný rozdiel voči súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante.

Strategický cieľ: 3. Porovnanie pilotného projektu IDS s pôvodným stavom		
Špecifický cieľ: je totožný i s nižšie uvedenými opatreniami		
Opatrenia:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
3.1. Porovnanie z hľadiska ekonomických ukazovateľov	0	0
3.2. Porovnanie z hľadiska mimoekonomických ukazovateľov		
- Spoľahlivosť, bezpečnosť, kvalita		
- Vplyv na životné prostredie a spoločnosť	+2	+2
- Vymedzenie výhod, nevýhod a rizík		

Všeobecné zhrnutie

Strategický cieľ 3. predstavuje porovnanie pilotného projektu IDS s pôvodným stavom, súčasťou porovnania je v rámci opatrenia: Porovnanie z hľadiska mimoekonomických ukazovateľov i porovnanie vplyvu na životné prostredie a spoločnosť. V tomto bode je potrebné zdôrazniť, že "jedným z cieľov integrovaných dopravných systémov je pomocou využitia koordinovanej ponuky a jednotnej tarify prevádzkovať dopravný systém ako celok nielen maximálne efektívne, ale zároveň ekologicky" (návrh technicko-prevádzkových štandardov IDS, štandardy kvality jednotlivých dopravcov IDS ŽSK technické zabezpečenie IDS ŽSK, presun časti cestujúcich z automobilovej a autobusovej dopravy na cestách do železničnej dopravy, efektivita prevádzky, a pod.). Na základe vyššie uvedených skutočností vo vzťahu k hodnoteniu vplyvov na zložky ŽP a zdravie obyvateľstva hodnotíme tieto vplyvy ako vplyv +2: prospešný vplyv stredného významu s dlhou dobou pôsobenia, badateľný rozdiel voči súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante.

Záver:

Posudzovaný cieľ strategického dokumentu i všetky na neho viazané strategické ciele, špecifické ciele a aktivity majú charakter metodologický, technologický a koordinačný, týkajú sa efektívnejšieho vyžívanie existujúcej dopravnej infraštruktúry v regióne s cieľom zabezpečenia ekonomicky aj environmentálne vhodnej verejnej dopravy.

Prevažná časť navrhovaných opatrení uvedených v strategickom dokumente IDS v ŽSK ako aj aktivít zameraných na ich naplnenie predstavuje z náplne a koncového pohľadu hodnoteného strategického dokumentu pozitívne vplyvy na zložky ŽP aj zdravie obyvateľstva v regióne.

Je možné konštatovať, že IDS v ŽSK ako plánovací a strategický dokument vytvára predpoklad pre znižovanie počtu kilometrov individuálnej dopravy, spotreby energie, znečistenia ovzdušia a acidifikáciu prostredia (CO₂ a NO_x) v regióne Žilinského kraja.

2. ROZSAH HODNOTENIA - ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY

Rozsah hodnotenia strategického dokumentu „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK“ 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-OSZP2-2015/023545-095/Gr zo dňa 27. 07. 2015

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-OSZP2-2015/023545-095/Gr zo dňa 27. 07. 2015.

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 resp. sa vyjadriť k nasledovným okruhom otázok súvisiacich s navrhovaným strategickým dokumentom:

2.2.1. Vyhodnotiť všetky pripomienky, ktoré boli doručené k strategickému dokumentu.

V procese prerokovania Oznámenia o strategickom dokumente doručilo stanoviská 19 subjektov. Stanoviská, pripomienky a ich vyhodnotenie sú spracované v nasledujúcom prehľade.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Oddelenie dopravného modelovania a infraštruktúry (list č. 05876/2015/821 1-SZEÚ/40132 zo dňa 03. 07. 2015)

MDVRR v stanovisku uplatňuje k predloženému strategickému dokumentu nasledovné pripomienky:

- z formálneho hľadiska bol materiál predložený neskoro, vzhľadom k tomu, že termíny 1. a 2. etapy vecného a časového harmonogramu, bod II.6 už uplynuli;
- do bodu II.7. Vzťah k iným dokumentom žiadame doplniť materiál „Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike“, ktorá bola schválená uznesením vlády SR č. 223 zo 7. mája 2013. Stratégiu tvorby a budovania integrovaného dopravného systému ŽSK žiadame spracovať v súlade s ustanoveniami danými v Národnej stratégii rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike;
- za predpokladu, že financovanie projektov, ktoré vyplynú zo Stratégie tvorby a budovania integrovaného dopravného systému ŽSK bude zabezpečované z prostriedkov Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (ďalej len OPII 2014 – 2020) žiadame, aby predložený strategický dokument bol v súlade s OPII 2014 – 2020 a jeho následné projekty spracované v zmysle požiadaviek pre zaradenie do zásobníka veľkých projektov OPII 2014 – 2020, resp. do zásobníka národných projektov.

Vyhodnotenie pripomienok:

Uvedené pripomienky boli premietnuté do rozsahu hodnotenia.

Vyhodnotenie pripomienok je prevedené v rámci vyhodnotenia špecifických požiadaviek tejto kapitoly (viď vyhodnotenie špecifických požiadaviek 2.2.3. a 2.2.4.).

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, Odbor pozemkových úprav (list č. 2459/201 5-430 zo dňa 30. 06. 2015)

MPRV v stanovisku konštatuje nasledujúce skutočnosti:

- Podľa ust. § 13 zákona č. 220/2004 Z. z. pri každom obstarávaní a spracúvaní územnoplánovacej dokumentácie sa musí dbať na ochranu poľnohospodárskej pôdy a riadiť sa zásadami jej ochrany podľa ust. § 12 cit. zákona. Dokumenty podliehajú posúdeniu z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy a **vydaniu súhlasu podľa § 13, 14 zákona** č. 220/2004 Z. z. Dotknutým orgánom v danom prípade je Okresný úrad Žilina, odbor opravných prostriedkov.
- Z textu územnej stratégie nie je preukázateľné, či a v akom rozsahu dochádza k dočasnému, alebo trvalému záberu poľnohospodárskej pôdy.
- Záber poľnohospodárskej pôdy v jednotlivých obciach a mestách mimo hranicu zastavaného územia obce určenú k 1.1.1990, katastrálne územia, druhy pozemkov, BPEJ, etapizácia a ďalšie podmienky musia byť určené v jednotlivých súhlasoch, vydaných k jednotlivým ÚPO miest a obcí Žilinského samosprávneho kraja podľa § 13 zákona č. 220/2004 Z. z.
- Podmienky, za ktorých je možné trvalé a dočasné odňatie poľnohospodárskej pôdy budú musieť byť uvedené v súhlasoch udelených k jednotlivým ÚPN – SÚ miest a obcí Žilinského kraja a tie sa priamo dotýkajú investorov a príslušných obcí a miest, v ktorých sa navrhuje záber poľnohospodárskej pôdy pre dopravnú infraštruktúru.
- Ministerstvo na záver konštatuje, že zo zákona č. 220/2004 Z. z. je povinnosťou každého spracovateľa okrem iných povinností uvedených v § 12 ods. 2 cit. zákona, chrániť najkvalitnejšiu poľnohospodársku pôdu a riešiť alternatívne umiestnenie stavby na poľnohospodárskej pôde za hranicou zastavaného územia obce určenej k 1.1.1990.

Vyhodnotenie pripomienok:

Uvedené konštatovania sa berú sa na vedomie.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia ochrany prírody a krajiny (list č. 5881/2015-2.1, 32436/2015 zo dňa 07. 07. 2015)

MŽP SR sa vo svojom stanovisku stotožňuje so stanoviskom ŠOP SR (ŠOP SR/3194/2015 zo dňa 26. 06. 2015), v závere ktorého sa uvádza: "Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v Žilinskom samosprávnom kraji nie v rozpore so záujmami ochrany prírody. Aktivita, ktoré v budúcnosti vyplynú z implementácie integrovaného dopravného systému, budú z pohľadu záujmov prírody hodnotené na úrovni konkrétnych projektov".

Vyhodnotenie pripomienok:

Berie sa na vedomie.

Banskobystrický samosprávny kraj, Oddelenie regionálneho rozvoja (list č. 07114/2015/ODDRR-2, 21452/2015 zo dňa 01. 07. 2015)

Bez pripomienok.

Vyhodnotenie pripomienok:

Berie sa na vedomie.

Prešovský samosprávny kraj, (list č. 3945/201 5/0DDUPZP-002 zo dňa 06. 07. 2015)

Bez pripomienok.

Vyhodnotenie pripomienok:

Berie sa na vedomie.

Trenčiansky samosprávny kraj, (list č. TSK/2015/03311-7 zo dňa 06. 07. 2015)

Upozorňuje, že "Vzhľadom k tomu, že strategický dokument zatiaľ nie je k dispozícii (ani na stránke Úradu Žilinského samosprávneho kraja), Banskobystrický samosprávny kraj nemá k akému strategickému dokumentu vydať stanovisko podľa § 6 „zákona". Po doručení strategického dokumentu následne vydáme stanovisko BBSK."

Vyhodnotenie pripomienok:

Berie sa na vedomie.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Čadci (list č. OPP/RHŽP-1150/2015 zo dňa 22. 06. 2015)

Bez pripomienok.

Vyhodnotenie pripomienok:

Berie sa na vedomie.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Dolnom Kubíne (list č. A/2015/01233-HŽP zo dňa 07. 07. 2015)

Bez pripomienok.

Vyhodnotenie pripomienok:

Berie sa na vedomie.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Liptovskom Mikuláši (list č. 2015/004122-241-MUDr.Hudák zo dňa 29. 06. 2015)

Bez pripomienok.

Vyhodnotenie pripomienok:

Berie sa na vedomie.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Martine (list č. HŽP 2015/01373 zo dňa 25. 06. 2015)

Bez pripomienok.

Vyhodnotenie pripomienok:

Berie sa na vedomie.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Žiline (list č. A/2015/02356/HŽPZ zo dňa 20. 07. 2015)

Bez pripomienok.

Vyhodnotenie pripomienok:

Berie sa na vedomie.

Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. OU-ZA-OCDPK-2015/024300/2/BIL zo dňa 30. 10. 2015)

Bez pripomienok.

Vyhodnotenie pripomienok:

Berie sa na vedomie.

Okresný úrad Žilina, odbor výstavby a bytovej politiky (list č. OU-ZA-OVBPI-2015/024888/KRJ zo dňa 30. 06. 2015)

Bez pripomienok.

Vyhodnotenie pripomienok:

Berie sa na vedomie.

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie (list č. OU-ZA-OSZPI-2015/05555/Gs zo dňa 09. 07. 2015)

Bez pripomienok.

Vyhodnotenie pripomienok:

Berie sa na vedomie.

Štátna ochrana prírody SR, Správa TANAPu (list č. TANAP/941/2015 zo dňa 30. 06. 2015)

Bez pripomienok.

Vyhodnotenie pripomienok:

Berie sa na vedomie.

Emil Medzihorský, 038 41 Turčiansky Peter, č. d. 82, Ľudmila Medzihorská, 038 41 Turčiansky Peter, č.d. 55, Anna Bačiaková, ul. Jána Mazúra 4453/26, 036 01 Martin, Oľga Bartková, Nováková 553/5, 036 01 Martin (list zo dňa 02 07. 2015) - 4 občania - spoločné stanovisko + príloha individuálnych stanovísk k ÚPN obce Turčiansky Peter

Vo svojom liste prosia o posúdenie nimi uvedených stanovísk a pripomienok k ÚPN obce Turčiansky Peter a zaslanie písomného stanoviska, prílohou sú 4 x listy s pripomienkami k "Územnému plánu obce Turčiansky Peter - Zmeny a doplnky č. 2":

- *Nesúhlasím aby som financovala výstavbu ciest, ktoré by mali prechádzať mojim pozemkom z toho dôvodu, že sa jedná o mimoriadne vysoké finančné náklady.*
- *Nesúhlasím z toho dôvodu, že na územnom pláne nie je presne určená záplavová čiara a či povodňové ohrozenie nezasahuje do môjho pozemku.*
- *Nesúhlasím so žiadanou ťarchou na pozemku (distri kábel, trafostanica a pod.) A tak isto nesúhlasím s tým, aby ich ochranné pásma zasahovali do môjho pozemku.*

Nakoľko samotná myšlienka je pomerne zaujímavá, súhlasil(a) by som v prípade:

- *Ak by cesta bola financovaná z iných zdrojov. Som za to, aby sa obec pokúsila získať financie z Euro fondov pre rozvoj obcí na Slovensku. Ideálne by bolo riešenie*

jednosmernými cestami, lebo plánované dvojsmerné zaberajú značnú časť môjho pozemku.

- Ak mi bude jednoznačne preukázané, že na mojom pozemku nevznikne žiadna ťarcha z dôvodu realizácie Územného plánu obce Turčiansky Peter.
- Ak mi bude jednoznačne potvrdené, že môj pozemok sa nenachádza v záplavovej oblasti.
- V bode A.8.1.2 ÚPN obce Turčiansky Peter sa uvádza, citujem **A.8.1.2 Územnoplánovacie podklady** sa dopĺňa: V 03/2015 dala obec spracovať štúdiu na riešenie dopravnej infraštruktúry v lokalite Oráca, s napojením na cestu III. tr. č. 2143 (pôv.číslo III/065051 – spracovateľ Ing. Iveta Kolenčíková. Následne bol návrh riešenia dopravnej obsluhy územia prejednaný a dohodnutý a odsúhlasený s majiteľmi pozemkov.
S týmto nemôžem súhlasiť, pretože ani platný Územný plán obec Turčiansky Peter, schválený v r. 2009 nebol s nami, vlastníkami parcely č. 163 v Turčianskom Petre vôbec prejednaný, ani sme neboli informovaní o jeho prírave. Taktiež sme nemali vedomosť, že sa pripravuje zmena a územného plánu obce Turčiansky Peter - Zmena a doplnky č. 2. Nikdo s nami nič neprejednal, na ničom sme sa nedohodli a nič sme neodsúhlasili.
- V bode B.7.1 Návrh riešenia a bývania sa dopĺňa citujem: „Lokalita sa nachádza v území povodňového rizika a ohrozenia. Vzhľadom na zníženie rizika záplav je preto v území navrhnutá protipovodňová hrádza s komunikáciou, ktorú je nutné vybudovať pred zahájením stavebnej činnosti v predmetnom území.“
- Ďalej v bode B.1.2.1.2 Funkčné členenie a kategorizácia dopravy - Návrh riešenia sa uvádza, citujem: „Všetky cesty (okrem jednej cesty pozdĺž Trebstovského potoka) navrhujeme ako obojsmerné, dvojpruhové obslužné komunikácie funkčnej triedy C3 kategórie MO 700/30, s dopravným priestorom o šírke 8,0 m - š = 0,00 m medzi obrubníkmi, 2 x 1,0 m zelené pásy. Vzhľadom na to, že lokalita sa nachádza v území povodňového rizika ohrozenia 100-ročnou vodou, navrhujeme - na zníženie rizika záplav - cestu popri Trebstovskom potoku na protipovodňovej hrádzii. S ohľadom na značný záber pozemkov pod hrádzov navrhujeme túto komunikáciu ako obojsmernú, dvojpruhovú, funkčnej triedy C3, kategórie MO6,00/30, s dopravným priestorom o šírke 7,0 m – š = 5,00 m medzi obrubníkmi, 2 x 1,0 m zelené pásy. Protipovodňovú hrádzu je nutné vybudovať pred začatím stavebnej činnosti v predmetnom území.“
- Musím pripomenúť, že v Územnom pláne obce Turčiansky Peter - Zmeny a doplnky č. 2 nie je presne zaznamenané, ktoré parcely sú ohrozené ako záplavové a teda ma zaujíma, či parcela č. 163, ktorej som spoluvlastníčkou je alebo nie je ohrozená povodňami.
- To znamená, že náklady na vybudovanie takejto protipovodňovej hrádzu a všetkých komunikácií budú vysoké.
- Na pripomienkovom konaní mám bolo povedané, že obec nemá peniaze, aby urobila prístupové cesty a inžinierske siete. Vyjadrenie p. starostu Ondreja Výbošťoka, aby cesty boli súkromné, považujem za neprichádzajúce do úvahy, nakoľko pre každého vlastníka pozemku, na ktorom sa v časti Oráca navrhuje bytová výstavba, by boli vysoké finančné náklady na realizáciu spomenutých komunikácií a inžinierskych sietí a so súkromnými cestami sú len veľké problémy. Taktiež považujem obojsmerné, dvojpruhové cesty za zbytočné, nakoľko končia slepými ulicami, bol by tam značný záber pozemkov a vysoké náklady na ich realizáciu. Preto tým nesúhlasím a navrhujem jednosmerné cesty.
- Som za to, aby sa obec pokúsila získať finančné prostriedky z Eurofondov pre rozvoj obcí na Slovensku alebo z iných zdrojov a keď získa obec peniaze, aby sa takýto územný plán odsúhlasil až vtedy, keď bude schopná financovať protipovodňovú hrádzu, prístupové cesty a inžinierske siete (elektrina, voda, plyn, kanalizácia).

- *Až v tom prípade sme my, ako vlastníci pozemku - parcela č. 163 v Turčianskom Petre, ochotní darovať obci pôdu pod cestu a inžinierske siete a súhlasíme s výstavbou rodinných domov.*
- *Zdôrazňujem, že nesúhlasím so žiadnou ťarchou na parcele č. 163 v Turčianskom Petre (DiSTRI kábel, trafostanica, kiosk, stožiar a pod.) a taktiež nesúhlasím aby ich ochranné pásma zasahovali do uvedenej parcely.*

Vyhodnotenie pripomienok:

Pripomienka(y) je (sú) irelevantná(é), územne ani koncepcne nesúvisí(ia) s hodnoteným strategickým dokumentom, strategický dokument nepočíta v uvedenej lokalite so žiadnymi súvisiacimi aktivitami.

2.2.2. V prípade, ak v správe bude konštatovaný možný negatívny vplyv na predmet ochrany CHVÚ alebo ÚEV je potrebné v správe o hodnotení navrhnúť primerané zmiernujúce opatrenia, na zmiernenie negatívnych faktorov súvisiacich s umiestnením navrhovanej činnosti do území tvoriacich sústavu NATURA 2000 (odporúča sa primerané posúdenie vplyvov, v zmysle čl. 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín).

Požiadavka je plne akceptovaná. Strategický dokument nemá priemet ani inú požiadavku zásahu do chránených území. Realizáciou opatrení uvedených v IDS ŽSK nedôjde ku poškodeniu vyhlásených veľkoplošných ani maloplošných chránených území ani sústavy NATURA 2000.

Vzhľadom na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na predmet ochrany CHVÚ alebo ÚEV (ale i ostatných chránených území), ale i všeobecne na všetky zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva pri konkrétnych investičných zámeroch, ktoré by mohli vyplynúť z aplikácie uvedených opatrení v strategickom dokumente resp. budú mať na neho väzbu, pri stanovení vhodnosti ich umiestnenia v území, pri stanovení ich charakteru a parametrov a následne pri hodnotení vplyvov je potrebné dôsledne postupovať v zmysle platnej legislatívy, t.j. maximálne uplatniť legislatívne postupy.

V prípade umiestnenia jednotlivých aktivít a opatrení do územia v kontakte s chráneným územím NATURA 2000 (využitie existujúcich dopravných trás a ich zakomponovanie do IDS) budú jednotlivé investičné zámery, ich prevádzky a použité technológie a činnosti riešené individuálne v závislosti od ich charakteru a predpokladaného vplyvu v procese predprojektovej a projektovej prípravy v zmysle platnej legislatívy:

- zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení,
- zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení a jeho vykonávacími vyhláškami,
- zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (Stavebný zákon) v zmysle ďalších neskorších predpisov a platnou príslušnou legislatívou.

Zároveň musíme dodať, že uvedená požiadavka je akceptovaná i vzhľadom k všeobecnému charakteru strategického dokumentu, kde jednotlivé opatrenia sú situované do všeobecnej polohy bez konkrétnych koncepcných prípadne investičných riešení. Návrh opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov na záujmy ochrany prírody je vo všeobecnom rámci zapracovaný v kapitole V. Navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie, kde sa mimo iné uvádza:

"Za účelom posilnenia pozitívnych účinkov navrhovaných opatrení špecifikovaných v hodnotenom strategickom dokumente „Stratégia tvorby a budovania integrovaného

dopravného systému ŽSK“ v rámci jeho špecifických cieľov odporúčame pri rozhodovaní o výbere projektov a návrhoch realizovaných aktivít zohľadňovať nasledujúce princípy:

- v prípade, že v rámci napĺňania IDS v ŽSK vyplynie potreba realizácie investičných opatrení bude potrebné na úrovni konkrétnych investičných projektov, činností a aktivít v prípade naplnenia hodnotiacich parametrov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v zmysle ďalších zmien zabezpečiť uplatnenie posudzovania vplyvov na životné prostredie pre jednotlivé činnosti tak, aby bola zabezpečená technická a technologická optimalizácia, ich lokalizácia, výber najlepších dostupných technológií (tzv. BAT), ako aj vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických aspektov,
- na úrovni konkrétnych riešených projektov a aktivít zabezpečiť rešpektovanie legislatívnej ochrany prírody (Zákon č. 543/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov a jeho vykonávaciu vyhlášku MŽP SR č. 24/2003 Z. z. a jej novelizáciu vyhláškou č. 492/2006 Z. z., ktorou sa vykonáva vyššie uvedený zákon),
- 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,
- 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 opatrenia IDS ŽSK, pri ich realizácii dôsledne uplatňovať princíp využívania nových moderných ekologicky vhodných resp. výhodných technológií využiteľných v oblasti technického zabezpečenia IDS, podporovanie ekologických inovácií a všetky ostatné aktivity podporujúce zlepšenie kvality prírodného a životného prostredia, zdravia obyvateľstva a modernizácie spoločnosti pri zachovaní princípu trvale udržateľného rozvoja.

2.2.3. V oznámení do bodu II.7. Vzťah k iným dokumentom doplniť materiál „Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike“, ktorá bola schválená uznesením vlády SR č. 223 zo dňa 7. mája 2013. Stratégiu tvorby a budovania integrovaného dopravného systému ŽSK je potrebné spracovať v súlade s ustanoveniami danými v „Národnej stratégii rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike“.

Požiadavku nie je možné plne akceptovať. IDS v ŽSK rieši integráciu jednotlivých druhov verejnej osobnej dopravy prostredníctvom návrhov mäkkých aktivít (napr. časovú polohu spojov, korekcie plánu liniek a pod.), organizačno - technických opatrení. Napriek tomu, že strategický dokument sa konkrétne nezaobera integráciou verejnej osobnej dopravy a cyklo dopravy, má na rozvoj cyklo dopravy priamy pozitívny dopad.

Jedným z očakávaných výstupov IDS v ŽSK je zatraktívnenie verejnej dopravy pre cestujúcu verejnosť. Je predpoklad, že sa zvýši záujem o využívanie cyklo dopravy k prestupným miestam na verejnú osobnú dopravu a s tým i súvisiaci záujem o budovanie parkovísk a úschovní bicyklov, systémov Bike and Ride, atď. pri železničných či autobusových staniciach. Konkrétne projekty a aktivity na prepojenie verejnej osobnej dopravy budú riešené na úrovni miestnych samospráv v súlade s ich rozvojovými dokumentmi (napr. územnoplánovacia dokumentácia miest a obcí, PHSR atď.) a realizované v zmysle platnej legislatívy.

Z uvedeného vyplýva, že implementácia IDS v ŽSK nepriamo podporí napĺňanie cieľov stanovených v Národnej stratégii rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike.

2.2.4. V prípade, že financovanie projektov, ktoré vyplynú zo Stratégie tvorby a budovania IDS ŽSK bude zabezpečované z prostriedkov Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (ďalej len „OPII 2014-2020“) je potrebné, aby predložený strategický dokument bol v súlade s OPII 2014 – 2020 a jeho následné projekty spracované v zmysle požiadaviek pre zaradenie do zászobníka veľkých projektov OPII 2014 -2020, resp. do zászobníka národných projektov.

Požiadavka je plne akceptovaná priamo v IDS v ŽSK. Cieľom OPII 2014 - 2020 je podpora trvalo udržateľnej mobility a hospodárskeho rastu prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej dopravy a rozvoja informačnej spoločnosti. Preto bol OPII 2014 - 2020 priamo zohľadnený v rámci prípravy IDS v ŽSK.

ŽSK je oprávnený čerpať pomoc v rámci cieľov viacerých operačných programov, jednotlivé projekty budú vždy pripravené v zmysle požiadaviek relevantných výziev na predkladanie žiadostí o NFP.

Vzhľadom na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov potenciálnych činností vyplývajúcich z hodnoteného strategického dokumentu je potrebné vyššie uvedené postupy premietnuť do opatrení na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli vyplynúť z realizácie strategického dokumentu.

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

IDS v ŽSK predstavuje pomerne rozsiahly strategický dokument rozvoja verejnej dopravy na území Žilinského kraja. Zároveň je nástrojom na prípravu a riadenie zmien vo verejnej doprave v prospech obyvateľov a celkového rozvoja územia ŽSK.

Jedná sa o expertne spracovaný plán samosprávneho kraja pripravený v diskusii s jeho relevantnými ekonomickými partnermi.

IDS V ŽSK je plne v súlade s národnými a európskymi stratégiami týkajúcimi sa verejnej opravy v regiónoch ako aj s PHSR ŽSK 2014 - 2020, ÚPN VÚC Žilinského kraja v znení jeho platných zmien a doplnkov, plne rešpektuje Regionálnu výskumnú a inovačnú stratégiu Žilinského kraja 2014+ a je kompatibilný s ostatnými relevantnými čiastkovými koncepciami kraja. Navrhované opatrenia predstavujú činnosti, ktoré posilňujú smerovanie Žilinského samosprávneho kraja k cieľom trvalo udržateľného rozvoja definovaných v Agende 21 ako aj v stratégii Európa 2020.

Jednoznačne možno konštatovať, že IDS v ŽSK je doteraz absentujúcim základným materiálom pre plánovanie verejnej dopravy s cieľom znižovania počtu kilometrov individuálnej dopravy, spotreby energie, ekologizácie dopravy - eliminácie znečistenia ovzdušia a acidifikácie (CO₂ a No_x) v regióne Žilinského kraja.

Za účelom posilnenia pozitívnych účinkov navrhovaných opatrení definovaných v hodnotenom strategickom dokumente odporúčame pri jeho implementácii zohľadňovať nasledujúce princípy:

- je nutné zachovať princípy ochrany prírody a krajiny,
- zohľadňovať, resp. maximalizovať aspekt udržateľnosti aktivity,
- zohľadňovať vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických vplyvov,
- zohľadňovať vyváženosť lokálnych a regionálnych a vplyvov projektov s prihliadnutím na cezhraničné vplyvy,
- zohľadňovať finančnú realizovateľnosť aktivity a efektivitu vynaložených finančných prostriedkov,
- pri samotnej realizácii IDS v ŽSK vytvoriť podmienky na dialóg medzi expertmi, prepravcami, samosprávou a verejnosťou,
- v prípade, že v rámci napĺňania IDS v ŽSK vyplynie potreba realizácie investičných opatrení bude potrebné na úrovni konkrétnych investičných projektov, činností a aktivít v prípade naplnenia hodnotiacich parametrov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v zmysle ďalších zmien zabezpečiť uplatnenie posudzovania vplyvov na životné prostredie pre jednotlivé činnosti tak, aby bola zabezpečená technická a technologická optimalizácia, ich lokalizácia, výber najlepších dostupných technológií (tzv. BAT), ako aj vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických aspektov,

- podobne na úrovni konkrétnych investičných projektov, činností a aktivít zabezpečiť rešpektovanie legislatívnej ochrany prírody (Zákon č. 543/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov a vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z. a jej novelizácií, ktorou sa vykonáva vyššie uvedený zákon),
- v prípade možného 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,
- 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.
- 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 opatrenia IDS ŽSK, pri ich realizácii dôsledne uplatňovať princíp využívania nových moderných ekologicky vhodných resp. výhodných technológií využiteľných v oblasti technického zabezpečenia IDS, podporovanie ekologických inovácií a všetky ostatné aktivity podporujúce zlepšenie kvality prírodného a životného prostredia, zdravia obyvateľstva a modernizácie spoločnosti pri zachovaní princípu trvale udržateľného rozvoja.

VI. DÔVODY VÝBERU ZVAŽOVANÝCH ALTERNATÍV ZOHĽADŇUJÚCICH 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

IDS v ŽSK bol realizovaný alternatívne a to v rámci nasledovných okruhov:

- návrh stratégie z organizačnej stránky IDS
- návrh stratégie technického zabezpečenia IDS
- návrh stratégie v oblasti tarifných a prepravných podmienok IDS
- návrh stratégie ekonomického zabezpečenia IDS
- zosúladenie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS

Každý návrh v rámci stratégie bol riešený minimálne v dvoch alternatívach, vrátane posúdenia výhod, nevýhod a rizík navrhnutých alternatív. Navrhnuté alternatívy boli následne prerokované so všetkými subjektmi, ktoré by mali byť do IDS zapojené, a ktoré by mali na IDS participovať. Zohľadniac výsledok prerokovania bola následne zostavená optimálna alternatíva stratégie tvorby a budovania IDS na území Žilinského samosprávneho kraja v podobe finálnej verzie stratégie tvorby a budovania IDS na území ŽSK.

Vzhľadom k tejto skutočnosti bude finálna verzia IDS v ŽSK predložená len v jednom variante so zapracovaním resp. posúdením všetkých pripomienok vyplývajúcich z procesu SEA.

S uvedenou skutočnosťou uvažuje i Rozsah hodnotenia strategického dokumentu „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK“ určený 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-OSZP2-2015/023545-095/Gr zo dňa 27. 07. 2015, ktorý v časti 1. Varianty pre ďalšie hodnotenie stanovuje: "Pre ďalšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti neboli určené iné variantné riešenia vypracovania strategického dokumentu „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK“.

Strategická časť IDS v ŽSK navrhuje množstvo návrhov rôznej úrovne podrobnosti - od opatrení koncepčného charakteru (napríklad vytvorenie koordinátora/integrátora IDS v ŽSK) po širšie organizačno-technické opatrenia (napríklad zmena systému vedenia liniek, resp. cestovných poriadkov). Z uvedeného vyplýva, že niektoré aktivity sú charakterizované veľmi všeobecne (čo je z hľadiska strategickú úroveň dokumentu v poriadku), iné sú veľmi konkrétne. Takto široko formulovaný návrh stratégie predstavoval problém z hľadiska postupu hodnotenia vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov kraja. Preto sme sa pri hodnotení vplyvov zaoberali ich pravdepodobnosťou s cieľom určiť možné riziká či naopak príležitosti spojené s realizáciou IDS v ŽSK. Zároveň strategická úroveň prináša oproti projektovej úrovni vyššiu mieru neurčitosti.

Taktiež v súčasnosti nie je jasné, či všetky navrhované opatrenia v strategickom dokumente budú skutočne realizované.

VII. NÁVRH MONITOROVANIA ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE

V zmysle platnej legislatívy sú obstarávateľ a rezortný orgán povinní zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov strategického dokumentu.

Cieľom monitorovania strategického dokumentu IDS v ŽSK je sledovať pokrok dosiahnutý pri jeho realizácii - napĺňanie opatrení navrhnutých v strategickom dokumente, príp. získanie informácií o možnom negatívnom vývoji a nastavenie nápravných opatrení.

Proces monitorovania IDS v ŽSK sa bude vykonávať systematicky a priebežne v dvoch rovinách:

- na úrovni monitorovania strategického rozvojového dokumentu „Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského samosprávneho kraja pre roky 2014 - 2020“ (ďalej aj PHSR ŽSK 2014 - 2020). PHSR ŽSK 2014 - 2020 okrem iného stanovuje hlavné ciele a priority ŽSK v oblasti napredovania verejnej dopravy na území kraja. Práve strategický dokument IDS v ŽSK je jedným s nástrojov napĺňania špecifického cieľa 1.2 „...Zvyšovať atraktivitu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy“ PHSR ŽSK 2014 - 2020. Súčasťou PHSR ŽSK 2014 - 2020 je nastavený všeobecne platný mechanizmus monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane zdravia pre všetky riešené strategické oblasti rozvoja a teda uplatniteľný aj pre IDS v ŽSK (ako parciálnu časť jeho riešenia).
- na úrovni IDS v ŽSK ako strategického dokumentu. Jedným z cieľov IDS v ŽSK je založenie koordinátora/integrátora jednotlivých druhov verejných doprav, ktoré sa budú podieľať na zabezpečovaní dopravnej obslužnosti územia. Úlohou koordinátora/integrátora bude implementácia finálnej verzie IDS v ŽSK, napĺňanie stanovených cieľov, priebežné hodnotenia stavu ich plnenia, prijímanie prípadných nápravných opatrení, pravidelné spracovanie hodnotiacich správ v oblasti vývoja a zároveň monitorovanie stanovených limitov/cieľových hodnôt týkajúcich sa jednotlivých zložiek životného prostredia ako aj zlepšenia kvality služieb pre obyvateľov kraja.

Z tohto dôvodu nie je potrebné stanovovať ďalší, samostatný monitorovací rámec pre sledovanie environmentálnych vplyvov strategického dokumentu vrátane vplyvov na zdravie obyvateľstva.

Všetky realizované aktivity v rámci implementácie IDS v ŽSK budú realizované v zmysle platnej legislatívy SR. IDS v ŽSK nerieši konkrétne projekty s priemetom konkrétnych rozvojových javov do územia kraja, navrhuje najmä mäkké aktivity (napr. časovú polohu spojov, korekcie plánu liniek a pod.). V prípade realizácie mäkkých aktivít je možné očakávať trvalé pozitívne dopady vyplývajúce zo zlepšenia životného prostredia Žilinského kraja, zdravotnej situácie obyvateľov a kvality cestovania verejnou dopravou v kraji.

V prípade, že v rámci napĺňania IDS v ŽSK vyplynie potreba realizácie investičných opatrení (ktoré nie sú predmetom riešenia strategického dokumentu, ale potreba ich realizácie z neho vyplynula), napr. budovanie parkovísk a úschovní bicyklov, systémov Bike and Ride, dobíjacích staníc pre elektrobicykle ..., tieto budú realizované na základe samostatných projektových zámerov. 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.

VIII. PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ CEZHRANIČNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE

Žilinský kraj susedí s Českou a Poľskou republikou. Návrh strategického dokumentu rieši otázky a problémy regionálneho charakteru a dosahovanie cieľov stanovených pre územie kraja. V danom prípade sa cezhraničné environmentálne vplyvy nepredpokladajú. Správnou realizáciou navrhovaných opatrení je možné prispieť k riešeniu globálnych problémov (napr. zlepšenie kvality ovzdušia).

IX. NETECHNICKÉ ZHRNUTIE POSKYTNUTÝCH INFORMÁCIÍ

Základné údaje o obstarávateľovi

Označenie

Žilinský samosprávny kraj

IČO: 37808427

Sídlo

Ul. Komenského 48, 011 09 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. Katarína Náhliková

Tel.: 041 5032 310

e-mail: katarina.nahlikova@zilinskazupa.sk

Ing. Richard Staškovan

Tel.: 041 5032 225

e-mail: richard.staskovan@zilinskazupa.sk

Úrad Žilinského samosprávneho kraja

Ul. Komenského 48

011 09 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

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému ŽSK

Územie

Žilinský samosprávny kraj

Dotknuté obce

Všetky obce a mestá administratívne spadajúce do Žilinského kraja - 315 obcí a miest.

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 navrhovaného strategického dokumentu "Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému ŽSK" alebo ktorých vyjadrenie sa vyžaduje pred prijatím alebo schválením strategického dokumentu.

Schvaľujúci orgán

Zastupiteľstvo Žilinského samosprávneho kraja

Obsah a hlavné ciele strategického dokumentu a jeho vzťah k iným strategickým dokumentom

IDS je systém dopravnej obsluhy uceleného územia, ktorý zahŕňa viac druhov dopravy a viacerých dopravcov, v ktorých sú cestujúci prepravovaní podľa spoločných prepravných a tarifných podmienok.

IDS v ŽSK vytvára rámec ako zosúladiť tarify, trasy a časové harmonogramy viacerých druhov dopravy tak, aby bola dosiahnutá vyššia kvalita prepravy cestujúcich a bolo umožnené cestujúcim jednoducho, pohodlne a rýchlo cestovať v rámci väčších miest a prímestských oblastí kraja.

Spracovaný strategický dokument je pre ŽSK kľúčovým strategickým nástrojom na zabezpečenie systému dopravnej obslužnosti verejnou osobnou dopravou, ktorý v čo najväčšej miere zohľadní potreby cestujúcej verejnosti. Strategický dokument stanovuje základné podmienky a opatrenia vzniku, realizácie a fungovania IDS na území Žilinského kraja.

Strategický dokument je spracovaný v súlade s doposiaľ spracovanými územnoplánovacími, rozvojovými a strategickými dokumentmi na úrovni žilinského kraja, na úrovni štátu ako aj s dokumentmi EÚ pre programové obdobie 2014 - 2020.

Spracovanie strategického dokumentu bolo rozdelené do 3 etáp, výstupom ktorých sú 3 logicky nadväzujúce časti dokumentu:

1. ETAPA – analytická časť

1. Analýza súčasného stavu verejnej osobnej dopravy na území Žilinského kraja

- Analýza súčasného a potenciálneho prepravného dopytu
- Analýza súčasného stavu dopravnej infraštruktúry
- Analýza súčasného stavu dopravnej siete
- Analýza súčasného stavu dopravnej obsluhy
- Analýza vplyvu na životné prostredie
- Analýza optimálnych dopravných ciest (z hľadiska dostupnosti, priestoru, a času), prepravných prúdov a posúdenie efektívnosti jednotlivých druhov dopravy pre ich obsluhu
- Analýza prepravných intervalov a potrebného počtu spojov na dopravných trasách spádových oblastí (dopravných uzlov)

2. Analýza podmienok a možností tvorby IDS v SR, analýza súčasného stavu IDS na území Žilinského kraja a vo vybraných štátoch Európy (Česká republika, Nemecko, Švajčiarsko, Rakúsko, Francúzsko)

- Analýza legislatívy súvisiacej s IDS v SR

- Analýza legislatívy súvisiacej s IDS vo vybraných štátoch Európy (Česká republika, Nemecko, Švajčiarsko, Rakúsko, Francúzsko)
- Analýza existujúcich IDS v SR a možnosti tvorby IDS v SR a na území Žilinského kraja
- Analýza existujúcich IDS vo vybraných štátoch Európy (Česká republika, Nemecko, Švajčiarsko, Rakúsko, Francúzsko), pričom z každého štátu bol analyzovaný minimálne jeden existujúci, funkčný model IDS

2. ETAPA – strategická časť

Finálna verzia stratégie tvorby a budovania integrovaného dopravného systému na území ŽSK

- Návrh stratégie z organizačnej stránky IDS
- Návrh stratégie technického zabezpečenia IDS
- Návrh stratégie v oblasti tarifných a prepravných podmienok IDS
- Návrh stratégie ekonomického zabezpečenia IDS
- Zosúladenie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS.

Každý z návrhov v rámci stratégie bol riešený alternatívne v minimálne dvoch alternatívach, vrátane posúdenia výhod, nevýhod a rizík navrhnutých alternatív. Navrhnuté alternatívy boli prerokované so všetkými subjektmi, ktoré by mali byť do IDS zapojené. Výsledok prerokovania bol zohľadnený pri návrhu optimálnej alternatívy stratégie IDS v ŽSK.

3. ETAPA

Vypracovanie pilotného projektu IDS v regiónoch Horné Považie a Kysuce, ktorý vychádza z podmienok definovaných v optimálnej alternatíve stratégie tvorby a budovania IDS v ŽSK (viď 2. etapa) a stanovísk dotknutých subjektov.

Pilotný projekt rešpektuje štruktúru navrhnutú v stratégii:

- Východiskové podmienky stanovené v Stratégii tvorby a budovania IDS na území ŽSK navrhnuté v rámci II. etapy
 - Organizačná stránka IDS
 - Technické zabezpečenie IDS
 - Tarifné a prepravné podmienky IDS
 - Ekonomického zabezpečenia IDS
 - Štandardy kvality jednotlivých dopravcov IDS
- Návrh jednotlivých krokov spustenia pilotného projektu IDS v Žilinskom kraji a návrh opatrení, ktoré je pred spustením projektu nevyhnutné vykonať
 - Organizátor-koordinátor IDS ŽSK
 - Vymedzenie územia pilotného projektu
 - Cieľ pilotného projektu
 - Návrh odbavovacieho systému
 - Návrh tarifnej štruktúry IDS ŽSK
 - Návrh zmluvných prepravných podmienok IDS ŽSK
 - Návrh systému dispečerského riadenia IDS ŽSK
 - Návrh TPŠ IDS ŽSK
 - Návrh dopravného riešenia
- Porovnanie pilotného projektu IDS s pôvodným stavom
 - Porovnanie z hľadiska ekonomických ukazovateľov
 - Porovnanie z hľadiska mimoekonomických ukazovateľov

Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie (primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne aj negatívne)

Hlavným cieľom strategického dokumentu je vytvorenie podmienok pre zabezpečenie kvalitnej verejnej osobnej dopravy v ŽSK. Takáto verejná doprava je základným predpokladom trvalo udržateľnej mobility, zvyšuje záujem o investície podnikateľských subjektov v regióne, podporuje rozvoj cestovného ruchu a v neposlednom rade je výrazne šetrnejšia k životnému prostrediu a zdraviu obyvateľstva ako individuálna motorová doprava. Vo všeobecnosti je zozvįjanie systémov integrovaných dopravných systémov širokou odbornou verejnosťou akceptovateľným nástrojom udržateľného rozvoja obsluhy územia.

Posudzovaný cieľ strategického dokumentu i všetky na neho viazané strategické ciele, špecifické ciele a aktivity majú charakter metodologický, technologický a koordinačný, týkajú sa efektívnejšieho vyžívania existujúcej dopravnej infraštruktúry v regióne s cieľom zabezpečenia ekonomicky aj environmentálne vhodného systému verejnej dopravy. Prevažná časť navrhovaných opatrení uvedených v strategickom dokumente IDS v ŽSK ako aj aktivít zameraných na ich naplnenie predstavuje z náplne a koncového pohľadu hodnoteného strategického dokumentu pozitívne vplyvy na zložky ŽP aj zdravie obyvateľstva v regióne.

Bolo vyhodnotené, že IDS v ŽSK ako plánovací a strategický dokument vytvára predpoklad pre znižovanie počtu kilometrov individuálnej dopravy, spotreby energie, znečistenia ovzdušia a acidifikáciu (CO₂ a No_x) v regióne Žilinského kraja.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému ŽSK

Sumárne zhodnotenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich pôsobenia a významnosti pozitívneho resp. negatívneho vplyvu v rozdelení podľa jednotlivých etáp 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.

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

I. Etapa: Analytická časť

I. etapa riešenia v rámci strategického cieľa č. 1 predstavuje analýzu súčasného stavu verejnej osobnej dopravy na území Žilinského kraja. Slúži ako východiskový podklad pre nasledujúcu etapu. Detailná analýza v členení na jednotlivé špecifické ciele a následne na opatrenia ako samá nemá z hľadiska hodnotenia vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva žiaden vplyv, z hľadiska vplyvov nehodnotených.

Strategický cieľ 2. predstavuje analýzu podmienok a možností tvorby IDS v SR, analýza súčasného stavu IDS na území Žilinského kraja a vo vybraných štátoch Európy (Česká republika, Nemecko, Švajčiarsko, Rakúsko, Francúzsko), slúži ako východiskový podklad pre nasledujúcu etapu. Detailná analýza v členení na jednotlivé špecifické ciele a následne na opatrenia ako samá nemá z hľadiska hodnotenia vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva žiaden vplyv, z hľadiska vplyvov nehodnotených.

II. Etapa: Strategická časť: Finálna verzia stratégie tvorby a budovania IDS na území ŽSK

Strategický cieľ: I. Návrh stratégie z organizačnej stránky IDS		
Špecifický cieľ:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
I.1. Obsahový rámec systému IDS a organizačná stránka jeho zabezpečenia	0	0
I.2 Organizátor verejnej dopravy ŽSK	0	0
I.3 Fyzické založenie a rozbeh činnosti Organizátora – s.r.o.	0	0
I.4 Základné princípy delegovania právomocí - legislatívna podpora	0	0

Strategický cieľ I. predstavuje návrh stratégie z organizačnej stránky IDS. Jedná sa o koncepčnú a strategickú časť, ktorá v rámci špecifických cieľov a k nim priradených opatrení rieši obsahový rámec systému IDS a organizačnú stránku jeho zabezpečenia, organizátora verejnej dopravy ŽSK, jeho fyzické založenie a rozbeh činnosti a následné základné princípy delegovania právomocí - legislatívna podpora. Jedná sa o koncepčnú časť návrhu riešenia a stratégie organizačnej stránky tvorby a budovania IDS. Z hľadiska hodnotenia vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva priradujeme pre jednotlivé riešené špecifické ciele a na nich viazané opatrenia, tak i pre celý strategický cieľ nulový vplyv.

Strategický cieľ: II. Návrh stratégie technického zabezpečenia IDS		
Špecifický cieľ:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
II.1 Základné definície a pojmy	0	0
II.2 Elektronické platobné systémy	0	0
II.3 Odporúčenie vhodného variantu	0	0
II.4 Odbavovacie zariadenie (vo vozidlách a v informačných kanceláriách) v linkovej doprave bude majetkom dopravcu	0	0
II.5 Vydávanie BČK	0	0
II.6 Vydávanie dopravnej BČK bude zabezpečovať dopravca	0	0
II.7 Spôsob clearingového prerozdelenia tržieb a finančných tokov v systéme - clearingové centrum a centrum zúčtovania tržieb bude zabezpečovať Objednávateľ	0	0
II.8 Dispečerské riadenie	0	0
II.9 Informačné systémy pre cestujúcich	0	0
II.10 Návrh stratégie v oblasti technického zabezpečenia IDS	0	0
II.9.3 Odporúčanie v oblasti informačných systémov pre cestujúcich	0	0

Strategický cieľ II. predstavuje návrh stratégie technického zabezpečenia IDS. Tiež sa jedná sa o koncepčnú a strategickú časť, ktorá v rámci špecifických cieľov a k nim priradených opatrení rieši základné definície a pojmy (z pohľadu systému, architektúry ITS vo verejnej doprave a štruktúru systému), elektronické platobné systémy, odporúčenie vhodného variantu (z hľadiska vlastníctva odbavovacieho zariadenia, ekonomiky systému, kompatibility so ZSSK, a.s., systémových parametrov navrhovaného riešenia, minimalizácii rizík, výhod a nevýhod navrhovaného riešenia a možnosti ďalšieho rozvoja systému), odbavovacie zariadenie, vydávanie BČK, spôsob clearingového prerozdelenia tržieb a finančných tokov v systéme - clearingové centrum a centrum zúčtovania tržieb, dispečerské riadenie, informačné systémy pre cestujúcich a návrh stratégie v oblasti technického zabezpečenia IDS. Z hľadiska hodnotenia vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva priradujeme pre jednotlivé riešené špecifické ciele a na nich viazané opatrenia, tak i pre celý strategický cieľ vplyv nulový.

Strategický cieľ: III. Návrh stratégie v oblasti tarifných a prepravných podmienok IDS		
Špecifický cieľ: III.1. Základné pojmy a definície		
Špecifický cieľ:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
III.1. Základné pojmy a definície	0	0
III.2 Druhy taríf	0	0
III.3 Prepravné podmienky	0	0

Jedná sa o koncepčnú časť technického riešenia IDS v oblasti tarifných a prepravných podmienok IDS, ktorá v rámci špecifických cieľov a k nim priradených opatrení rieši základné pojmy a definície, druhy taríf, prepravné podmienky a návrh stratégie v oblasti tarifných a prepravných podmienok. Z hľadiska hodnotenia vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva priradujeme pre jednotlivé riešené špecifické ciele a na nich viazané opatrenia, tak i pre celý strategický cieľ nulový vplyv.

Strategický cieľ: IV. Návrh stratégie ekonomického zabezpečenia IDS		
Špecifický cieľ:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
IV.1. Ekonomické zabezpečenie systému	0	0
IV.2 Návrh stratégie	0	0

Strategický cieľ IV. predstavuje návrh stratégie ekonomického zabezpečenia IDS. Jedná sa o koncepciu ekonomického zabezpečenia systému (pravidlá kompenzácie, spoluúčasť obcí na financovaní, deľbu tržieb, ekonomické toky v systéme) a návrh stratégie v oblasti ekonomického zabezpečenia systému IDS ŽSK. Z hľadiska hodnotenia vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva priradujeme strategický cieľ i pre jednotlivé riešené špecifické ciele a na nich viazané opatrenia nulový vplyv.

Strategický cieľ: V. Zosúladenie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS		
Špecifický cieľ:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
V.1. Stanovenie kvalitatívnych a kvantitatívnych štandardov IDS (práva a povinnosti účastníkov dopravného procesu)	0	0
V.2 Zosúladenie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS	0	0
V.3 Kontrola dodržiavania štandardov	0	0
V.4 Návrh stratégie	0	0

Strategický cieľ V. - jedná sa o koncepciu stanovenia kvalitatívnych a kvantitatívnych štandardov IDS, zosúladenia štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS, kontrola dodržiavania štandardov a návrh stratégie zosúladenia štandardov kvality, ktoré budú uplatňované v IDS ŽSK. Detailná analýza strategického cieľa č. V v členení na jednotlivé špecifické ciele a následne na opatrenia ako samá nemá z hľadiska hodnotenia vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva žiaden vplyv, pre oba ukazovatele hodnotíme vplyv ako vplyv nulový.

III. Etapa: Vypracovanie pilotného projektu IDS v regiónoch Horné Považie a Kysuce

Strategický cieľ: 1. Východiskové podmienky stanovené v Stratégii tvorby a budovania IDS na území ŽSK navrhnuté v rámci II. etapy		
Špecifický cieľ:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
1.1. Organizačná stránka	0	0
1.2. Technické zabezpečenie IDS ŽSK	0	+1 - +2
1.3. Tarifné a prepravné podmienky IDS ŽSK	0	0
1.4. Ekonomické zabezpečenie IDS ŽSK	0	0
1.5. Štandardy kvality jednotlivých dopravcov IDS ŽSK	+2	+2

Strategický cieľ 1. - predstavuje východiskové podmienky stanovené v Stratégii tvorby a budovania IDS na území ŽSK navrhnuté v rámci II. etapy realizované cez priradené opatrenia. Z nich z pohľadu hodnotenia vplyvov na jednotlivé zložky ŽP a zdravie obyvateľstva sú najvýznamnejšie najmä Technické zabezpečenie IDS ŽSK a Štandardy kvality jednotlivých dopravcov IDS ŽSK, v ktorých sa premietajú a definujú mimo iné i požiadavky na technicko-prevádzkového vybavenia vozidla a štandardy kvality do IDS zapojených dopravcov. Splnenia týchto požiadaviek vo vzťahu k hodnoteniu vplyvu na zložky ŽP i na zdravie obyvateľstva hodnotíme ako vplyv +2: prospešný vplyv stredného významu s dlhou dobou pôsobenia, badateľný rozdiel voči súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante.

Strategický cieľ: 2. Návrh jednotlivých krokov spustenia pilotného projektu IDS v Žilinskom kraji		
Špecifický cieľ:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
2.1. Organizátor-koordinátor IDS ŽSK	+2	+2
2.2. Vymedzenie územia pilotného projektu	+2	+2
2.3. Cieľ pilotného projektu	0	0
2.4. Návrh odbavovacieho systému	0	0
2.5. Návrh tarifnej štruktúry IDS ŽSK	0	0
2.6. Návrh zmluvných prepravných podmienok IDS ŽSK	0	+2
2.7. Návrh systému dispečerského riadenia IDS ŽSK	0	0
2.8. Návrh TPŠ IDS ŽSK	+2	+2
2.9. Návrh dopravného riešenia	0	0

Strategický cieľ 2.: Návrh jednotlivých krokov spustenia pilotného projektu IDS v Žilinskom kraji - predstavuje prípravu spustenia pilotného projektu prostredníctvom jednotlivých východiskových cieľov, postupnosti, návrhov, stanovenia podmienok a stratégie riešenia. Je to významná etapa prípravy realizácie strategického projektu (príprava a schválenie Prepravných podmienok IDS ŽSK, príprava a schválenie Technicko-prevádzkových štandardov, koordinácia technickej prípravy u dopravcov, návrh zmluvných prepravných podmienok - napr. preprava osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie a preprava osôb na invalidných vozíkoch, návrh technicko-prevádzkových štandardov IDS), ktorá sa v pilotnom území odrazí z hľadiska dopadu vplyvov na zložky ŽP i na zdravie obyvateľstva pozitívne, vplyv hodnotíme u oboch hodnotených zložiek ako vplyv +2: prospešný vplyv stredného významu s dlhou dobou pôsobenia, badaateľný rozdiel voči súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante.

Strategický cieľ: 3. Porovnanie pilotného projektu IDS s pôvodným stavom		
Špecifický cieľ:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
Špecifický cieľ: je totožný i s nižšie uvedenými opatreniami		
Opatrenia:	Hodnotenie vplyvu na	
	zložky ŽP	zdravie
3.1. Porovnanie z hľadiska ekonomických ukazovateľov	0	0
3.2. Porovnanie z hľadiska mimoekonomických ukazovateľov <ul style="list-style-type: none"> - Spôľahlivosť, bezpečnosť, kvalita - Vplyv na životné prostredie a spoločnosť - Vymedzenie výhod, nevýhod a rizík 	+2	+2

Strategický cieľ 3. predstavuje porovnanie pilotného projektu IDS s pôvodným stavom, súčasťou porovnania je v rámci opatrenia: Porovnanie z hľadiska mimoekonomických ukazovateľov i porovnanie vplyvu na životné prostredie a spoločnosť. V tomto bode je potrebné zdôrazniť, že "jedným z cieľov integrovaných dopravných systémov je pomocou využitia koordinovanej ponuky a jednotnej tarify prevádzkovať dopravný systém ako celok nielen maximálne efektívne, ale zároveň ekologicky" (návrh technicko-prevádzkových štandardov IDS, štandardy kvality jednotlivých dopravcov IDS ŽSK technické zabezpečenie IDS ŽSK, presun časti cestujúcich z automobilovej a autobusovej dopravy na cestách do železničnej dopravy, efektívnosť prevádzky, a pod.). Na základe vyššie uvedených skutočností vo vzťahu k hodnoteniu vplyvov na zložky ŽP a zdravie obyvateľstva hodnotíme tieto vplyvy ako vplyv +2: prospešný vplyv stredného významu s dlhou dobou pôsobenia, badateľný rozdiel voči súčasnému stavu resp. výhľadovému stavu pri nulovom variante.

Záver:

Posudzovaný cieľ strategického dokumentu i všetky na neho viazané strategické ciele, špecifické ciele a aktivity majú charakter metodologický, technologický a koordinačný, týkajú sa efektívnejšieho vyžívania existujúcej dopravnej infraštruktúry v regióne s cieľom zabezpečenia ekonomicky aj environmentálne vhodnej verejnej dopravy.

Prevažná časť navrhovaných opatrení uvedených v strategickom dokumente IDS v ŽSK ako aj aktivít zameraných na ich naplnenie predstavuje z náplne a koncového pohľadu hodnoteného strategického dokumentu pozitívne vplyvy na zložky ŽP aj zdravie obyvateľstva v regióne.

Je možné konštatovať, že IDS v ŽSK ako plánovací a strategický dokument vytvára predpoklad pre znižovanie počtu kilometrov individuálnej dopravy, spotreby energie, znečistenia ovzdušia a acidifikáciu prostredia (CO₂ a NO_x) v regióne Žilinského kraja.

Navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie

Za účelom posilnenia pozitívnych účinkov navrhovaných opatrení definovaných v hodnotenom strategickom dokumente odporúčame pri jeho implementácii zohľadňovať nasledujúce princípy:

- je nutné zachovať princípy ochrany prírody a krajiny,
- zohľadňovať, resp. maximalizovať aspekt udržateľnosti aktivity,
- zohľadňovať vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických vplyvov,
- zohľadňovať vyváženosť lokálnych a regionálnych a vplyvov projektov s prihliadnutím na cezhraničné vplyvy,
- zohľadňovať finančnú realizovateľnosť aktivity a efektívnosť vynaložených finančných prostriedkov,
- pri samotnej realizácii IDS v ŽSK vytvoriť podmienky na dialóg medzi expertmi, prepravcami, samosprávou a verejnosťou,
- v prípade, že v rámci napĺňania IDS v ŽSK vyplynie potreba realizácie investičných opatrení bude potrebné na úrovni konkrétnych investičných projektov, činností a aktivít v prípade naplnenia hodnotiacich parametrov v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v zmysle ďalších zmien zabezpečiť uplatnenie posudzovania vplyvov na životné prostredie pre jednotlivé činnosti tak, aby bola zabezpečená technická a technologická optimalizácia, ich lokalizácia, výber najlepších dostupných technológií (tzv. BAT), ako aj vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických aspektov,
- podobne na úrovni konkrétnych investičných projektov, činností a aktivít zabezpečiť rešpektovanie legislatívnej ochrany prírody (Zákon č. 543/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov a vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z. a jej novelizácií, ktorou sa vykonáva vyššie uvedený zákon),
- v prípade možného 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,
- 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.
- 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 opatrenia IDS ŽSK, pri ich realizácii dôsledne uplatňovať princíp využívania nových moderných ekologicky vhodných resp. výhodných technológií využiteľných v oblasti technického zabezpečenia IDS, podporovanie ekologických inovácií a všetky ostatné aktivity podporujúce zlepšenie kvality prírodného a životného prostredia, zdravia obyvateľstva a modernizácie spoločnosti pri zachovaní princípu trvale udržateľného rozvoja.

Návrh monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie

Proces monitorovania IDS v ŽSK sa bude vykonávať systematicky a priebežne v dvoch rovinách:

- na úrovni monitorovania strategického rozvojového dokumentu „Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského samosprávneho kraja pre roky 2014 – 2020“ (ďalej aj PHSR ŽSK 2014 – 2020). PHSR ŽSK 2014 - 2020 okrem iného stanovuje hlavné ciele a priority ŽSK v oblasti napredovania verejnej dopravy na území kraja. Práve strategický dokument IDS v ŽSK je jedným s nástrojov naplňania špecifického cieľa 1.2 „.....Zvyšovať atraktivitu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy“ PHSR ŽSK 2014 - 2020. Súčasťou PHSR ŽSK 2014 – 2020 je nastavený všeobecne platný mechanizmus monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane zdravia pre všetky riešené strategické oblasti rozvoja a teda uplatniteľný aj pre IDS v ŽSK (ako parciálnu časť jeho riešenia).
- na úrovni IDS v ŽSK ako strategického dokumentu. Jedným z cieľov IDS v ŽSK je založenie koordinátora/integrátora jednotlivých druhov verejných doprav, ktoré sa budú podieľať na zabezpečovaní dopravnej obslužnosti územia. Úlohou koordinátora/integrátora bude implementácia finálnej verzie IDS v ŽSK, naplňanie stanovených cieľov, priebežné hodnotenia stavu ich plnenia, prijímanie prípadných nápravných opatrení, pravidelné spracovanie hodnotiacich správ v oblasti vývoja a zároveň monitorovanie stanovených limitov/cieľových hodnôt týkajúcich sa jednotlivých zložiek životného prostredia ako aj zlepšenia kvality služieb pre obyvateľov kraja.

Z tohto dôvodu nie je potrebné stanovovať ďalší, samostatný monitorovací rámec pre sledovanie environmentálnych vplyvov strategického dokumentu vrátane vplyvov na zdravie obyvateľstva.

Na úrovni konkrétnych riešených projektov, činností a aktivít 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 v platnom znení, čo zabezpečuje uplatnenie konkrétneho cieleného návrhu monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie.

X. INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI (AK TO CHARAKTER A ROZSAH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU UMOŽŇUJE

Všeobecný charakter strategického dokumentu neumožňuje konkrétne vyčíslenie jeho ekonomickej náročnosti. Dokument IDS v ŽSK stanovuje rámec rozvoja Žilinského kraja v oblasti integrácie jednotlivých druhov verejnej dopravy.

Vyhodnotenie finančnej náročnosti je možné zrealizovať len na úrovni konkrétnych projektov umiestnených v území kraja, ktoré však tento strategický dokument nerieši.

Žilinský kraj je oprávnený čerpať pomoc v rámci cieľov viacerých operačných programov (IROP, INTERREG CENTRAL EUROPE 2014 - 2020, OP Integrovaná infraštruktúra a iné) a ďalších zdrojov (štátny rozpočet, EHP - Nórske fondy a iné). Okrem uvedených zdrojov na realizáciu aktivít uvedených v dokumente IDS v ŽSK budú využité aj vlastné zdroje realizátorov projektov a aktivít (fyzické a právnické osoby, miestna a regionálna samospráva, záujmové združenia atď.), zdroje štátneho rozpočtu ako aj iné zdroje.

XI. POUŽITÁ LITERATÚRA A ZDROJE INFORMÁCIÍ

STRATEGICKÉ DOKUMENTY

- Národná stratégia regionálneho rozvoja SR 2020/30
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- Dopravná politika SR do roku 2015
- Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2011 - 2014
- Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest
- Dlhodobý program rozvoja železničných ciest
- Konceptia rozvoja kombinovanej dopravy
- Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou
- Program podpory IDS - NSDI
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020
- Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020
- Pilotný projekt Ministerstva dopravy SR - Návrh zásad zabezpečenia dopravnej obslužnosti samosprávnych krajov, ktorý slúži samosprávnym krajom ako metodický postup pri zabezpečení dopravnej obslužnosti.
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike schválená Uznesením vlády SR č. 223 zo dňa 7. mája 2013
- Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja (2008)
- Územný generel dopravy Mesta Žilina (koncept 2015)

LITERATÚRA A ZDROJE INFORMÁCIÍ

- 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
- 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, 2. decembra 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

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, 2. decembra 2016

.....
Ing. Juraj Blanár
predseda Žilinského samosprávneho kraja