

Ing. Viera Husková, Svetlá 7, 811 02 Bratislava, zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa vyhlášky č. 52/1995 Z. z. o zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 134/1996-OPV.

ODBORNÝ POSUDOK

k strategickému dokumentu **„Územný generel dopravy Mesta Žilina“**, vypracovaný podľa § 13 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Predmet posúdenia: Posúdenie priebehu a úrovne posudzovania strategického dokumentu **„Územný generel dopravy Mesta Žilina“** (ďalej len „strategický dokument alebo ÚGD-M Žilina“) podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Obstarávateľ: **Mesto Žilina**
Námestie obeti komunizmu 1
011 31 Žilina SR

Bratislava september 2016

Odborný posudok je vypracovaný podľa § 13 zákona na základe písomného určenia Okresným úradom Žilina (list č. OU-ZA-OSZP3-2016/003333-007/HnI z 22. 07. 2016 – doručeného 15. 08. 2016) podľa § 13 ods. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len zákon).

Pre vypracovanie odborného posudku boli k dispozícii tieto podklady:

- oznámenie o strategickom dokumente „Územný generel dopravy Mesta Žilina“, vypracovaný podľa § 5 a prílohy č. 2 zákona;
- správa o hodnotení „Územný generel dopravy Mesta Žilina“ vypracovaná podľa § 9 a prílohy č. 4 zákona;
- stanoviska dotknutých subjektov predložené k správe o hodnotení podľa § 12 zákona;
- rozsah hodnotenia strategického dokumentu určený podľa § 8 zákona;
- kompletná korešpondencia medzi príslušným orgánom - Okresným úradom Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (ďalej len „OÚ Žilina“), obstarávateľom a ostatnými subjektmi procesu posudzovania;
- zápisnica z verejného prerokovania, konaného 19. 07. 2016 v malej zasadačke Mestského úradu v Žiline;
- doplňujúce informácie od obstarávateľa a spracovateľa správy o hodnotení;
- príslušné všeobecne záväzne právne predpisy.

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE

1. Názov strategického dokumentu

Územný generel dopravy Mesta Žilina

2. Obstarávateľ

Mesto Žilina
Námestie obetí komunizmu 1
011 31 Ž i l i n a

3. Spracovateľ správy o hodnotení

ENVI-EKO, s .r. o.
Platanová 3225/2
010 07 Ž i l i n a

4. Charakter strategického dokumentu

Územný generel dopravy Mesta Žilina (ďalej len „ÚGD-M Žilina“) je strategický dokument s miestnym dosahom vrátane dosahu na obce bezprostredne hraničiace s aglomeráciou, ktorý bude základným dokumentom pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta Žilina a priestorového usporiadania jeho územia.

5. Hlavný cieľ strategického dokumentu

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

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

II. POPIS A POSÚDENIE PRIEBEHU POSUDZOVANIA

Posudzovanie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie bolo vykonané podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“).

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

1. Vypracovanie oznámenia o strategickom dokumente (ďalej len „oznámenie“) zabezpečilo Mesto Žilina, ktoré je v prípade posudzovania ÚGD-M Žilina obstarávateľom tohto dokumentu.
2. Oznámenie o strategickom dokumente „Územný generel dopravy mesta Žilina“ (ďalej len „oznámenie“) podľa § 5 ods. 5 a prílohy č. 2 zákona vypracovala Ing. arch. Júlia Durdyová, odborne spôsobilá osoba pre obstarávanie ÚPD a UPP podľa § 2a stavebného zákona v auguste 2015.
3. Mesto Žilina doručilo oznámenie OÚ Žilina podľa § 5 ods. 1 zákona listom č. 16476/2015-36785/DUD z 4. 8. 2015, ktorý bol na OÚ Žilina doručený 10. 8. 2015, za účelom vykonania zisťovacieho konania podľa § 7 zákona.
4. OÚ Žilina podľa § 6 ods. 2 zverejnil oznámenie na webovom sídle ministerstva na webovej stránke www.enviroportal.sk s určením termínu a miesta na predloženie pripomienok a miesta a času konania konzultácii a doručil listom č. OU-ZA-OSZP-2015/030009-002/Hnl z 11. 8. 2015 oznámenie s informáciami uvedenými § 6 ods. 3 zákona dotknutým orgánom (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja; Ministerstvo životného prostredia SR; Žilinský samosprávny kraj; Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií; Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie VS a vybraných zložiek životného prostredia; Okresný úrad Žilina, odbor krízového riadenia; Železnice SR, GR, odbor stratégie; Dopravný úrad, Letisko M. R. Štefánika Bratislava; Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Žiline; Krajský pamiatkový úrad), schvaľujúcemu orgánu (zastupiteľstvo mesta Žilina); dotknutým obciam (Žilina, Bitarová, Gbeľany, Hôrky, Horný Hričov, Lietavská Lúčka, Mojš, Ovčiarsko, Rosina Stráňavy, Teplička nad Váhom).
5. V určenom termíne na zasielanie stanovísk k oznámeniu bolo na OÚ Žilina doručených 15 písomných stanovísk podľa § 6 ods. 6 zákona.
6. OÚ Žilina po prerokovaní s obstarávateľom, schvaľujúcim orgánom a dotknutými orgánmi s prihliadnutím na stanoviska doručené k oznámeniu určil podľa § 8 zákona rozsah hodnotenia strategického dokumentu listom č. OÚ-ZA-OSZP-2016/003333-004/Hnl z 11. 02. 2016.

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

Z uvedeného vyplýva, že všetky kroky procesu posudzovania strategického dokumentu ÚGD-M Žilina do času vypracovania odborného posudku podľa § 36 zákona boli vykonané podľa zákona.

III. ÚPLNOSŤ VYPRACOVANIA SPRÁVY O HODNOTENÍ

Správu o hodnotení strategického dokumentu OPRH (ďalej len „správa o hodnotení“) vypracovala podľa § 9 a prílohy č. 4 zákona a určeného rozsahu hodnotenia spoločnosť ENVI-EKO, s. r. o. Platanová 3225/2, 010 07 Žilina v máji 2016.

Podľa určeného rozsahu hodnotenia sa posudzoval okrem nulového variantu jeden variant návrhu strategického dokumentu.

Správa o hodnotení pozostáva zo 176 strán vlastného textu, prílohy správa o hodnotení neobsahuje.

Formálne náležitosti správy o hodnotení strategického dokumentu určuje príloha č. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. Porovnaním štruktúry posudzovanej správy o hodnotení s prílohou č.4 tohto zákona možno konštatovať, že predložená správa je po formálnej stránke spracovaná podľa tejto prílohy.

Textová časť správy o hodnotení obsahuje tieto kapitoly:

Kapitola č. I. Základné údaje o obstarávateľovi

(označenie, sídlo, kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa)

Kapitola obsahuje údaje o obstarávateľovi v dostatočnom zákonom stanovenom rozsahu.

Kapitola č. II. Základné údaje o strategickom dokumente

(názov, územie, dotknuté obce, dotknuté orgány, schvaľujúci orgán, obsah a hlavné ciele strategického dokumentu a jeho vzťah k iným strategickým dokumentom).

Kapitola je pomerne podrobným prepisom obsahu strategického dokumentu – viac ako 30 strán, čo vzhľadom na skutočnosť, že koncept strategického dokumentu sa zverejňuje spolu so správou o hodnotení ani nie je žiaduce. V spleti informácií zanikajú a nie sú zdôraznené hlavné ciele posudzovaného dokumentu.

V kapitole sú v dostatočnom rozsahu uvedené strategické dokumenty na národnej, regionálnej a lokálnej úrovni, ktoré súvisia s posudzovaným strategickým dokumentom.

Kapitola č. III. Základné údaje o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia

Kapitola obsahuje informácie o širšom území (geomorfologické pomery, geologické pomery, klimatické pomery, hydrologické pomery, pôdne pomery, informácie o flóre, faune a ich biotopoch, demografické informácie vrátane informácií o aktivitách obyvateľstva, o kultúrnych a historických pamiatkach a pozoruhodnostiach, archeologických a paleontologických náleziskách a významných geologických lokalitách, informácie o územiach chránených podľa osobitných predpisov vrátane území Natura 2000. Uvedené sú i informácie o životnom prostredí v oblastiach, ktoré budú významne ovplyvnené a environmentálne problémy vrátane zdravotných, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu..

Informácie o súčasnom stave životného územia v dosahu strategického dokumentu i ďalšie informácie uvedené v III. kapitole sú primerané charakteru a rozsahu strategického dokumentu a podávajú dostatočný obraz o území v jeho dosahu.

Kapitola č. IV. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu na životné prostredie vrátane zdravia

V prvej časti tejto kapitoly sú stručne uvedené predpokladané vplyvy spojené s realizáciou strategického dokumentu na jednotlivé zložky a faktory životného prostredia – geomorfologické pomery a geologické pomery, ovzdušie a kvalitu ovzdušia, hydrologické pomery a kvalitu vôd, pôdne pomery, rastlinstvo, živočíšstvo a biodiverzitu, chránené územia vrátane sústavy chránených území Natura 2000, vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravie.

V druhej časti kapitoly sú vplyvy zhodnotené z hľadiska cieľov (strategických, špeciálnych a čiastkových).

Kapitola obsahuje i vyhodnotenie požiadaviek rozsahu hodnotenia. Bolo by vhodnejšie uvedené vyhodnotenie z dôvodu prehľadnosti.

Kapitola V. Navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie

Kapitola obsahuje 19 opatrení zameraných na rozhodovanie o výbere projektov a návrhu realizovaných aktivít.

Opatrenia na prepracovanie ani na dopracovanie strategického dokumentu sa v kapitole

nenavrhujú.

V rámci opatrení sa uvádza, že ÚGD-M Žilina je základným dokumentom pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry mesta a priestorového usporiadania jeho územia. Je potrebné zdôrazniť, že posudzovaný dokument je len územnoplánovacím podkladom a jeho závery budú záväzne len v prípade, že sa premietnu do územnoplánovacej dokumentácie mesta Žilina. Prípadné zmeny a doplnenie ÚPN-M Žilina v dôsledku výstupov ÚGD-M Žilina budú považované za zmenu územnoplánovacej dokumentácie, ktorá podlieha zisťovaciemu konaniu prípadne posudzovaniu podľa zákona.

Kapitola VI. Dôvody výberu zvažovaných alternatív a popis vyhodnotenia vrátane ťažkostí s poskytovaním informácií

Strategický dokument ÚGD-M Žilina bol predložený na posúdenie v jednom variante riešenia. V rozsahu hodnotenia sa síce uvádza, že sa požaduje strategický dokument rozpracovať variantne, ale ďalej je uvedený len nulový variant a Variant V2. To znamená, že na posudzovanie bol predložený strategický dokument v jednom variante riešenia, ktorý bol v rámci posudzovania porovnaný s nulovým variantom.

V rámci posudzovania neboli zaznamenané žiadne ťažkosti pri získavaní informácií potrebných na posúdenie vplyvu strategického dokumentu na životné prostredie.

Kapitola VII. Návrh monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie

V kapitole sa uvádza povinnosť obstarávateľa zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie (t.j. monitorovanie) vplyvov strategického dokumentu vyplývajúca zo zákona prostredníctvom merateľných indikátorov (znečisťovanie ovzdušia, hluková záťaž).

V tomto prípade treba znovu zdôrazniť, že špecifikom posudzovaného dokumentu je skutočnosť, že tento dokument má charakter územnoplánovacieho podkladu a jeho realizácia bude možná len v prípade, že jeho závery a výstupy sú alebo budú premietnuté do ÚPN-M Žilina.

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

Kapitola VIII. Pravdepodobné významné cezhraničné environmentálne vplyvy vrátane vplyvov na zdravie

Realizáciou posudzovaného strategického dokumentu sa v štádiu strategického environmentálneho posudzovania nepredpokladajú cezhraničné environmentálne vplyvy, ani vplyvy na ľudské zdravie.

Kapitola IX. Netechnické zhrnutie poskytnutých informácií

Kapitola obsahuje rozsiahlu a dostatočne prehľadnú informáciu o posudzovanom strategickom dokumente a jeho vplyve na životné prostredie.

Kapitola X. Informácie o ekonomickej náročnosti

V kapitole sú uvedené podrobné informácie o nákladoch na realizáciu navrhovaných činností čo je netypické pre strategický dokument. Bolo by zaujímavé uviesť i predpokladané zdroje na realizáciu projektov vyplývajúcich z posudzovaného strategického dokumentu.

Kapitola XI. Použitá literatúra a zdroje informácií

Kapitola XII. Dátum a potvrdenie správnosti a úplnosti údajov podpisom (pečiatkou) spracovateľa správy o hodnotení strategického dokumentu

Kapitola XIII. Dátum a potvrdenie správnosti a úplnosti údajov podpisom (pečiatkou) oprávneného zástupcu navrhovateľa

Kapitoly XI., XII a XIII sú v správe o hodnotení zaradené nad rámec prílohy č. 4 zákona, čo je správne. Bolo by potrebné odporučiť MŽP SR aby tieto kapitoly zaradil do prílohy č. 5 zákona v rámci nespočetných noviel tohto zákona, ktoré takmer pravidelne predkladá od r. 2008.

Porovnaním štruktúry posudzovanej správy o hodnotení s prílohou č. 4 zákona možno konštatovať, že predložená správa o hodnotení je po formálnej stránke vypracovaná podľa citovanej prílohy.

Jednotlivé kapitoly správy o hodnotení, aj napriek menším formálnym nepresnostiam a chybám (preklepy a nepresnosti), sú vypracované na dostatočnej odbornej úrovni zodpovedajúcej charakteru a rozsahu posudzovaného strategického dokumentu.

Pre zlepšenie zrozumiteľnosti a orientáciu v texte správy o hodnotení by pomohol zoznam použitých skratiek, keďže nie všetky skratky použité v správe o hodnotení sú vysvetlené priamo v príslušnom texte.

Správa o hodnotení z hľadiska úplnosti podáva dostatočný obraz o posudzovanom návrhu strategického dokumentu. Poskytuje tiež informácie o predpokladaných cieľoch a aktivitách v rozsahu potrebnom pre posúdenie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie.

Správa o hodnotení strategického dokumentu pokiaľ ide o štruktúru, kvalitu a rozsah spracovania zákonom predpísaných údajov a informácií o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia, predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu na životné prostredie vrátane zdravia obyvateľstva a opatreniach na ich prevenciu a elimináciu spĺňa nároky na kvalitu takeého dokumentu podľa § 9 zákona.

IV. STANOVISKA PREDLOŽENÉ K SPRÁVE O HODNOTENÍ A ICH VYHODNOTENIE

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

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

zaslalo v prílohe listu tieto pripomienky k správe o hodnotení:

Pripomienka č. 1

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

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

Pripomienka č. 2

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

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

Pripomienka č. 3

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

Vyjadrenie: Akceptuje sa.

Pripomienka č. 4

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

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

Pripomienka č. 5

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

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

Pripomienka č. 6

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

Vyjadrenie: Akceptuje sa.

Pripomienka č. 7

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

Vyjadrenie: Akceptuje sa.

Pripomienka č. 8

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

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

Pripomienka č. 9

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

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

Pripomienka č. 10

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

Vyjadrenie: Akceptuje sa.

Pripomienka č. 11

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

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

Pripomienka č. 12

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

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

Pripomienka č. 13

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

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

Pripomienka č. 14

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

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

Pripomienka č. 15

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

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

Pripomienka č. 16

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

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

Pripomienka č. 17

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

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

Pripomienka č. 18

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

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

Pripomienka č. 19

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

Vyjadrenie: Formálna pripomienka. Akceptuje sa.

Pripomienka č. 20

Odporúčame vykonať jazykovú korektúru dokumentu.

Vyjadrenie: Akceptuje sa.

2. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany zložiek životného prostredia (list č. OU-ZA-OSZP3-2016/029865-002/Grf z 21. 07. 2016)

z hľadiska vodných pomerov nemajú žiadne pripomienky.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

3. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany zložiek životného prostredia (list č. OU-ZA-OSZP3-2016/09863-002/Deb z 20. 07. 2016)

ako príslušný orgán štátnej správy odpadového hospodárstva súhlasí s rozsahom správy strategického dokumentu bez návrhov alebo pripomienok.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

4. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany zložiek životného prostredia (list č. OU-ZA-OSZP3-2016/029862-002/Bre z 12. 07. 2016)

konštatujú, že strategický dokument a v ňom hodnotené činnosti nezasahujú do územia Natura 2000 a nezasahujú do žiadnych vyhlásených veľkoplošných a maloplošných chránených území. Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny s predloženou správou o hodnotení strategického dokumentu súhlasia bez pripomienok.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie

5. Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany zložiek životného prostredia (list č. OU-ZA-OSZP3-2016/029864-002/Roj z 11. 07. 2016)

úsek štátnej správy ochrany ovzdušia nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení strategického dokumentu.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie

6. Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. OU-ZA-OCDPK-2016/030396/2/BIL z 02. 08. 2016)

berú správu o hodnotení strategického dokumentu na vedomie bez pripomienok, nakoľko v zásade sa je možné stotožniť s jej záverom, že prevažná časť navrhnutých aktivít uvedených v predmetnom strategickom dokumente a ich naplnenie predstavuje pozitívne vplyvy na zložky životného prostredia ako aj na obyvateľov, pričom negatíva sú eliminované konkrétnymi navrhovanými činnosťami. Činnosti týkajúce sa ciest I. tried, resp. II. a III. tried je nevyhnutné konzultovať s vlastníkami týchto ciest, tzn. SSC Bratislava, resp. Správou ciest Žilinského samosprávneho kraja.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

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

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

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

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

vydáva toto záväzne stanovisko:

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

Pripomienka:

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

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

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

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

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

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

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

Mesto Žilina netrvá na ďalšom posudzovaní.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

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

materiál berie na vedomie a nemá voči nemu žiadne pripomienky

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

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

bez pripomienok. V prílohe zasiela kópiu potvrdenia o dobe vyvesenia verejnej vyhlášky.

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

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

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

Vyjadrenie: Berie sa na vedomie.

Stanovisko predložené Ministerstvom dopravy výstavby a regionálneho rozvoja SR sa týkalo skôr strategického dokumentu ako správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie. Aj napriek tomu všetky pripomienky predložené v procese posudzovania boli dôsledne vyhodnotené. Opodstatnené požiadavky a pripomienky k správe o hodnotení, ktoré súviseli

s vplyvom ÚGD Žilina na životné prostredie, boli premietnuté do opatrení z procesu posudzovania.

Verejné prerokovanie a jeho závery

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

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

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

K bodu 1

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

K bodu 2

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

K bodu 3

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

doc. Ing. Daniela Ďurčanská, CSc. – uviedla, že to v podstate boli variantné riešenia, ktoré boli s obstarávateľom prerokované. To znamená, že v dokumente zostali ako variantné riešenia a v osnove variantných riešení to v dokumente zostalo. V počiatočnej fáze riešenia variantných riešení bola v podstate väčšia škála, ale do konečného dokumentu zostala z nich tak polovica, ale tie všetky boli prerokované a v dokumente zostali.

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

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

K bodu 4

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

Z verejného prerokovania neboli prijaté žiadne osobitné závery.

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

V. VYHODNOTENIE ÚPLNOSTI ZISTENIA Kladných a záporných vplyvov STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ICH VZÁJOMNÉHO PÔSOBNIA

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

Vplyvy strategického dokumentu boli posudzované komplexne najmä z hľadiska únosného zaťaženia územia; vplyvu na obyvateľstvo, jeho zdravie a aktivity; horninové prostredie a pôdu; vplyvu na ovzdušie a klimatické pomery dotknutého územia; vplyvu na vodné pomery; vplyvu na faunu, flóru, ich biotopy a chránené územia všetkých druhov. Zároveň

bolo poukázané na vplyvy súvisiacich s jednotlivými strategickými, špecifickými a čiastkovými cieľmi strategického dokumentu.

A. Predpokladané vplyvy súvisiace s navrhovanými cieľmi strategického dokumentu

Cestná automobilová doprava

V cestnej automobilovej doprave je zásadným prvkom rozvoja infraštruktúry mesta dobudovanie diaľnice D1 na úsekoch Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka – Dubna Skala a D3 na úseku Strážov – Brodno. Hodnotenie vplyvov uvedených stavieb na životné prostredie a obyvateľstvo bolo vykonané podľa zákona č. 24/2006 Z. z., odporúčané opatrenia z procesu posudzovania boli zohľadnené v rámci územného a stavebného konania. Dôležitým prvkom cestnej infraštruktúry je prvá časť IV. okružnej ako preložky I/64 od diaľničného privádzača na cestu I/18 na Šibeniciach. ZÁKOS je potrebné rozšíriť o predĺženie ulice 1. mája po Ľavobrežnú s prepojením a úpravou ul. Uhoľná. Súčasne je potrebné riešiť premiestnenie autobusovej stanice a vytvorenie integrovaného terminálu. Okrem uvedených základných prvkov cestnej infraštruktúry sú pre prijateľné riešenie dopravy v meste nutné stavebné aktivity, ktoré prepoja západ mesta s jeho centrom.

Riešenie II. mestského okruhu

II. mestský okruh – tvoria ulice Veľká okružná – 1. mája – Hviezdoslavova – Kálov – Hurbanova ul. Okruh je nadmerne zaťažovaný (vrátane križovatky so Spanyolovou ul.), zasahuje do hlavnej pešej trasy pred železničnou stanicou. Analyzovaná bola možnosť zjednosmernenia okruhu aj vyčlenenie samostatného pruhu pre MHD.

Strategický cieľ: Riešenie II. mestského okruhu

Špecifický cieľ: Zjednosmernenie II. mestského okruhu.

Čiastkové ciele:

- zvýšenie plynulosti dopravy;
- zníženie zaťažnosti križovatiek ;
- vyčlenenie samostatného pruhu pre MHD.

Pozitívne vplyvy - z hľadiska vplyvov na zložky ŽP sa zvýšenie plynulosti dopravy a zníženie zaťažnosti križovatiek prejaví najmä znížením emisií z dopravy, z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je to najmä plynulosť a časová úspora pri presunoch v rámci mesta.

Vyčlenenie samostatného okruhu pre MHD bude významne pozitívne najmä z hľadiska vplyvu na obyvateľstvo - zvýšená plynulosť a rýchlosť MHD a časová úspora prepravy.

Strategický cieľ: Riešenie II. mestského okruhu

Špecifický cieľ: Prepojenie ul. 1. mája a Ľavobrežnej.

Čiastkové ciele:

- odľahčenie neúmerne zaťaženej Kysuckej ulice.

Pozitívne vplyvy – zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie emisií z dopravy, úspora času pri presunoch v rámci mesta.

Negatívne vplyvy - záber nových plôch, vplyvy počas výstavby.

Strategický cieľ: Riešenie II. mestského okruhu

Špecifický cieľ: Pripojenie predĺženia ul. 1. mája,

Čiastkový cieľ:

Mimoúrovňové križovanie so železničnou traťou:

a) firmou podjazdu - možné realizovať s ukončením pred križovatkou ulíc 1. mája – Milcova ul., s možnosťou smerovania dopravy po výjazde na ul. Milcova – Dlabača – Hviezdoslavova. Smerovanie predpokladá opätovné prepojenie ulíc Dlabača a Hviezdoslavova. Smerovanie by v prípade rozšírenia ul. 1. mája umožnilo zachovať jednosmernú dopravu na II. okruhu po Hviezdoslavovu ul.

b) formou nadjazdu - výjazd zasahuje ku križovatke so Štefánikovou ul. a vylučuje zapojenie ul. 1. mája do jednosmernej dopravy na II. okruhu.

Pozitívne vplyvy - zvýšenie plynulosti dopravy, znížením emisií z dopravy, časovou úsporou pri presunoch v rámci mesta.

Negatívne vplyvy - záberom nových plôch pre výstavbu autobusovej stanice, vplyvy počas výstavby.

Strategický cieľ: Riešenie II. mestského okruhu

Špecifický cieľ: Pripojenie Nemocnice s poliklinikou (NsP)

Čiastkové ciele:

- Pripojenie na ul. Nemocničná - polovičná križovatka s pravým vjazdom a výjazdom
- pre pripojenie z centra mesta zachovať súčasné pripojenie vratnou vetvou s podmienkou zablokovania priameho vstupu z ul. Nemocničná
- nové parkovisko pre návštevníkov NsP v areáli, zmena organizácie dopravy v areáli nemocnice

Pozitívne vplyvy - zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie emisií z dopravy, časová úspora a zvýšenie komfortu pri parkovaní, zvýšenie plynulosti a rýchlosti prepravy pacientov.

Negatívne vplyvy - záber nových plôch pre potreby výstavby pripojenia na Nemocničnú ulicu a parkoviska v areáli nemocnice, vplyvy počas výstavby.

Strategický cieľ: Riešenie napojenia AZIŠ

Špecifický cieľ: Pripojenie AZIŠ

Čiastkové ciele:

- most cez rieku Váh s pripojením na ul. Ľavobrežná v lokalite trasy pešej lávky
- Alternatíva 1: využitie vratnej vetvy Ľavobrežná v križovatke s ul. Na Horeváží podľa ÚPN-M Žilina. V opačnom smere AŽIŠ – Teplička prepojenie pripojením AŽIŠ na cestu II/583
- Alternatíva 2: zachovanie pravých odbočení a riešenie opačných smerov len cez pripojenie na cestu II/583

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

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

Strategický cieľ: Riešenie prepojení západ – centrum

Špecifický cieľ: Prepojenie ulice Cestárska a Mudroňova s ulicou Jánošíkova

Čiastkové ciele:

- spojenie novej trasy II. okruhu s obytnou zónou Rázusova a následne celou západnou časťou mesta
- vhodnosť prepojenia pre osobnú dopravu a pre autobusy MHD
- alternatívne predĺženie po ul. Bratislavská je vzhľadom na výškové pomery a podjazdné výšky možné len pre osobné vozidlá

Špecifický cieľ: Prepojenie ulice Saleziánska – Žitná

Čiastkové ciele:

- priame pripojenie centra mesta
- nevýhodou je nutnosť mimoúrovňového križenia železničnej trate a vjazd do komplikovanej križovatky ul. Žitná – Škultétyho, po odklonení nákladnej dopravy z ul. Škultétyho by malo zaťaženie križovatky klesnúť

Špecifický cieľ: Prepojenie ulice Saleziánska – Žitná

Čiastkové ciele: Prepojenie ulíc Kamenná a Bytčická s cestou I/64 (Metro) ponad ul. Dlhá
- predĺžením na ul. Kamenná vznikne prepojenie do priemyselnej zóny s výrazným odľahčením ulíc Bytčická, Dlhá, Kamenná v smere na Váhostav a tiež okružnej križovatky Váhostav

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

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

Strategický cieľ: Ulica Vysokoškolačkov

Špecifický cieľ: Ulica Vysokoškolačkov

Čiastkové ciele:

- úprava súčasného nevyhovujúceho stavu rozšírením na plnohodnotnú 4-pruhovú komunikáciu po pripojenie na Rosinskú cestu a jej predĺženie v lokalite fy Galimex po plánovaný IV. okruh
- úprava križovatky s ul. Tajovského na veľkú okružnú križovatku
- zrušenie malej okružnej križovatky Lidl pri plavárni
- rozšírenie malých okružných križovatiek pri OC Dubeň a Kaufland o jazdný pruh po okruhu
- vybudovanie okružnej križovatky pri OD Nay
- vybudovanie veľkej okružnej križovatky pri VUD s plochami pre otočenie a odstavenie vozidiel MHD
- výstavba novej križovatky s ul. Rosinská

Pozitívne vplyvy – zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie emisií z dopravy, časová úspora pri presunoch v rámci mesta.

Negatívne vplyvy – záber nových plôch pre potreby dobudovaní prepojovacích komunikácií, vplyvy počas výstavby.

Strategický cieľ: Prepojenie priemyselných zón Priemyselná – Kamenná

Špecifický cieľ: Prepojenie priemyselných zón Priemyselná – Kamenná

Čiastkové ciele:

- zákaz vstupu pre nákladné vozidlá na ul. Škultétyho, aj Závodská
- smerovanie nákladnej dopravy z ul. Kragujevská a Priemyselná. po I/61 – Kragujevská – Rajecká – Dlhá – Bytčická – Kamenná
- zmena dopravného značenia na ceste I/60 v úseku Rondel – prieplet s cestou I/64 – Rajecká
- rozšírenie ul. Bytčická na úseku od podjazdu ul. Kamenná po križovatku s ul. Kamenná
- urýchlenie výstavby IV. okruhu v úseku križovatka I/64 (Metro) ul. Kamenná ponad ul. Dlhá
- uvažované aj prepojením ulíc Cestárska – Mudroňova – Dolné Rudiny okolo SPP, ktoré je nevyhnutné opätovne sprejzdniť a využiť ako alternatívnu trasu pre nákladnú dopravu Priemyselná ul. – Rondel

Pozitívne vplyvy – odľahčenie niektorých častí územia najmä od nákladnej dopravy a dopravy viazanej na priemyselnú zónu Priemyselná - Kamenná, zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie emisií z dopravy, odľahčenie niektorých obytných častí od dopravy.

Negatívne vplyvy – záber nových plôch pre potreby dobudovania komunikácií, vplyvy počas výstavby.

Strategický cieľ: Riešenie zóny Solinky – Bôrik

Špecifický cieľ: Riešenie zóny Solinky – Bôrik

Čiastkové ciele:

- prepojenie ulíc Borová – Gaštanova vo vnútri sídliska, ktoré výrazne odľahčí výjazd ul. Borová – Centrálna
- úprava križovatky ul. Centrálna – Rudnayova – Borová, rozšírenie o odbočovacie pruhy a zrušenie vjazdu do areálu základnej školy z ul. Centrálna
- úprava križovatky ulíc Pod hájom – Centrálna – Obvodová s doplnením vetvy Bôrická cesta a následným pripojením na Oravskú cestu a križovatku ulíc Oravská – Rudnaya, ÚGD-M Žilina odporúča križovatku riešiť ako malú okružnú

Pozitívne vplyvy – zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie emisií z dopravy, časová úspora pri presunoch v rámci mesta.

Negatívne vplyvy – záber nových plôch pre potreby dobudovania komunikácií, vplyvy počas výstavby.

Strategický cieľ: Riešenie križovatky ulíc Cesta k Paľovej búde – Univerzitná

Špecifický cieľ: Riešenie križovatky ulíc Cesta k Paľovej búde – Univerzitná ul.

Čiastkové ciele:

- vytvorenie nového pripojenia Cesty k Paľovej búde na ul. Univerzitná s normovými zakružovacími oblúkmi
- zaslepenie oboch existujúcich vjazdov na ul. Univerzitná vo vzniknutých priestoroch vytvára podmienky pre obsluhu existujúcej stavby
- vzhľadom na šírkové usporiadanie cesty Na Malý diel navrhuje sa po celej dĺžke od križovatky s ul. Bôrická jej zjednosmernenie (pokračovanie súčasného zjednosmernenia na úseku Bôrická – Vojenský cintorín)

Pozitívne vplyvy – reorganizáciou dopravy, zníženie emisií z dopravy.

Negatívne vplyvy – pre časť dotknutého bývajúceho obyvateľstva sa jedná o vplyv negatívny najmä z hľadiska dopravnej vzdialenosti a zvýšenia časovej náročnosti pri presunoch v rámci mesta, záber nových plôch s možným dopadom na horninové prostredie a podzemné vody v prípade havarijných situácií počas realizácie napojenia Cesty k Paľovej búde na Univerzitnú.

Strategický cieľ: Riešenie križovatky ulíc K cintorínu – navrhovaná IV. okružná v Bánovej

Špecifický cieľ: Riešenie križovatky ulíc K cintorínu – navrhovaná IV. okružná v Bánovej

Čiastkové ciele:

- výhľadové predĺžovanie IV. okruhu od ul. Kamenná cez Bánovú v smere na Hôrky a Ovčiarsko v Bánovej pokračuje po Bitarovskej ceste a na križovatke s cestou K cintorínu ďalej novou vetvou križovatky k cintorínu. Následne sa pripojí na trasu súčasnej poľnej cesty a novou križovatkou na ul. Družstevná

Pozitívne vplyvy – reorganizácia dopravy, zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie emisií z dopravy, odľahčenie niektorých mestských komunikácií, časová úspora pri presunoch v rámci mesta.

Negatívne vplyvy – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby.

Strategický cieľ: Riešenie Kuzmányho ulice

Špecifický cieľ: Riešenie Kuzmányho ulice

Čiastkové ciele:

- ulicu ponechať len pre MHD a pridať jej funkciu dopravnej obsluhy pre charterovú autobusovú dopravu
- na súčasnom parkovisku pri Poštovej banke Na priekope zriadiť zastávku pre zájazdové autobusy

Z hľadiska vplyvov na zložky ŽP i na obyvateľstvo sú vplyvy totožné ako v súčasnosti.

Statická automobilová doprava

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

Výhľadová potreba parkovacích stojísk a odstavných miest

Etapa I. – návrh do roku 2025

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

Strategický cieľ: Statická automobilová doprava - výhľadová potreba parkovacích a odstavných miest, etapa I. – návrh do roku 2025

Špecifický cieľ a čiastkové ciele:

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

Pozitívne vplyvy – zlepšenie situácie v parkovaní, úspora času, zabezpečenie plynulosti premávky - eliminácia stresových javov.

Negatívne vplyvy – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby. Počas prevádzky imisná a hluková záťaž.

Etapa II. – výhľad do roku 2045

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

Strategický cieľ: Statická automobilová doprava - výhľadová potreba parkovacích a odstavných miest, etapa II. – návrh do roku 2045

Špecifický cieľ a čiastkové ciele:

- športcentrum Korytnačka - 498 stojísk
- obytný súbor Rudiny II. - 314 odstavných miest + 250 stojísk v hromadnej podzemnej garáži
- Hájik – Bradová, IBV - cca 1 300 stojísk (na teréne a v hromadnej garáži)

Pozitívne vplyvy – zlepšenie situácie v parkovaní, úspora času, zabezpečenie plynulosti premávky - eliminácia stresových javov.

Negatívne vplyvy – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby. Počas prevádzky imisná a hluková záťaž, možné eliminovať realizáciou opatrení.

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

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

Strategický cieľ: Umiestnenie parkovacích a odstavných plôch a objektov statickej dopravy v centre, návrh rok 2025

Špecifický cieľ a čiastkové ciele:

- PD 1 na ulici Hollého (A), 1PP + 2NP - 500 stojísk
- PD 2 na ulici Hollého (C), 1PP + 2 NP - 200 stojísk
- PD 3 na ulici Sasinkova (B), 1PP + 2NP - 500 stojísk
- PD 4 na ulici Kmeťova (D), 1PP + 2NP - 250 stojísk
- PD 5 na ulici Predmestská, (areál bývalá Makyta), 3NP - 600 stojísk
- PD 6 pri autobusovej stanici, 1PP - 450 stojísk
- PD 7 pri futbalovom štadióne, 3NP - 600 stojísk
- PD 8 na ulici Štefánikova, revitalizovaný objekt Elektrární, 1PP - 104 stojísk

Pozitívne vplyvy – zlepšenie situácie v parkovaní, úspora času, zabezpečenie plynulosti premávky - eliminácia stresových javov.

Negatívne vplyvy – záber nových plôch, vplyvy výstavby. Počas prevádzky imisná a hluková záťaž, možné eliminovať realizáciou opatrení.

Návrh na umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách

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

Strategický cieľ: Umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách, výhľad rok 2045

Špecifický cieľ a čiastkové ciele:

- PD v priestore bývalých PCHZ, 3NP - 300 stojísk
- PD v priestore areálu SAD, 3NP - 300 stojísk
- PD vedľa NBS na Hlinách 3, parkovací systém: 3 - 4 podlažná veža - 40 stojísk
- HG/PG v priestore rozšíreného centra, Rudiny 1PP - 385 stojísk
- HG/PD pri Športovej hale (tzv. Korytnačke), 1PP + 2NP - 500 stojísk
- PD pre polyfunkčné objekty (plánovaná KIKA) pri ČS OMV na ul. Vysokoškolákov (vedľa Žilinských komunikácií), 1PP - 150 stojísk
- HG na ul. Obežnej, Vlčince 2, nadzemné podlažia - 90 stojísk
- HG na ul. Timravy, Vlčince 2, 1PP a 2NP - 180 stojísk
- HG na Solinkách pri ulici Centrálna v priestore namiesto Zberných surovín, NP - 90 stojísk
- HG/PG v priestore Hliny 6 - Rudiny 2, 3 NP - 210 stojísk
- HG Solinky, ul. Obvodová pri obratisku liniek MHD, pre účely športovo-rekreačného areálu, 3NP - 300 stojísk
- HG na Hájiku pri otočke MHD na ulici Dadanova ulici alebo HG na križovatke ulíc Petzvalova a M. Bela (ak to geotechnické podmienky dovoľia), NP - 60 stojísk
- HG pod ihriskom na ulici Baničova pri ZŠ (s ihriskom na streche) na Hájiku, PP - 80 stojísk
- HG na križovatke ulíc Petzvalova a J. Hronca na Hájiku s ihriskom na streche, PP - 95 stojísk

Pozitívne vplyvy – zlepšenie situácie v parkovaní, úspora času, zabezpečenie plynulosti premávky - eliminácia stresových javov.

Negatívne vplyvy – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby. Počas prevádzky imisná a hluková záťaž, možné eliminovať realizáciou opatrení.

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

Strategický cieľ: Umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách, výhľad rok 2045

Špecifický cieľ a čiastkové ciele:

- PD pri plánovanom kongresovom centre v areáli ŽU, NP - 500 stojísk
- PD pre AŽIS - areál žilinského športu, 3NP - 240 stojísk

Pozitívne vplyvy – zlepšenie situácie v parkovaní, úspora času, zabezpečenie plynulosti premávky - eliminácia stresových javov.

Negatívne vplyvy – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby. Počas prevádzky imisná a hluková záťaž, možné eliminovať realizáciou opatrení.

Návrh na umiestnenie záchytných parkovísk

Strategický cieľ: Umiestnenie nových parkovacích a odstavných plôch na sídliskách, výhľad rok 2045

Špecifický cieľ a čiastkové ciele:

- ZP1 - v smere od Bratislavy je možné využiť priestor oproti futbalovému štadiónu v Strážove - 360 stojísk
- ZP2 - v smere od Martina, priestor bývalého areálu HYZA na ceste I/18 - 500 stojísk
- ZP3 - v smere od Čadce, plocha súčasného autobazáru pri moteli Anita pri ceste I/11 - 500 stojísk
- ZP4 - v smere od Prievidze, priestor pri pripojení 4. okružnej na cestu I/64 - 500 stojísk (môže byť aj dvojpodlažné, 1 000 stojísk)

Pozitívne vplyvy – zlepšenie situácie v parkovaní, úspora času, zabezpečenie plynulosti premávky - eliminácia stresových javov.

Negatívne vplyvy – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby. Počas prevádzky imisná a hluková záťaž, možné eliminovať realizáciou opatrení.

Orientačný a informačný systém statickej dopravy

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

Strategický cieľ: Orientačný a informačný systém statickej dopravy

Špecifický cieľ: Orientačný a informačný systém statickej dopravy

Čiastkové ciele:

- Informačné tabule

Pozitívne vplyvy: príspevok k plynulosti dopravy v meste.

Regulácia statickej dopravy

Strategický cieľ: Regulácia statickej dopravy

Špecifický cieľ: Regulácia statickej dopravy - Infraštruktúrne opatrenia v rámci parkovacej politiky

Čiastkové ciele:

- výstavba záchytných parkovísk P + R na uplatnenie záchytného systému na okraji mesta s motivačným prvkom, *parkovací lístok ako lístok na MHD do mesta*
- postupne redukovat' stojiska v centrálnej mestskej zóne
- výstavba parkovacích stojísk na úrovni terénu v 1. etape v mieste plánovaných parkovacích domov

- výstavba hromadných garáží s finančnou spoluúčasťou obyvateľov (s možnosťou odpredaja do vlastníctva)
- zaviesť celoplošný koncept upokojuvania dopravy v meste zavádzaním Zóny 30 na obslužných komunikáciách, skvalitňovaním cyklistickej a pešej infraštruktúry
- skvalitňovať a preferovať MHD

Pozitívne vplyvy – zlepšenie situácie v parkovaní, odbremenenie dopravy v meste, upokojenie dopravy vo vyčlenených zónach, skvalitnenie cyklistickej a pešej infraštruktúry.

Negatívne vplyvy – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby. Počas prevádzky imisná a hluková záťaž, možné eliminovať realizáciou opatrení.

Pešia doprava

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

Strategický cieľ: Pešia doprava

Špecifický cieľ: Pešia doprava

Ciastkové ciele:

- hlavná pešia komunikácia spájajúca Hájik s centrom mesta by mala nadviazať na chodník vedúci z centra Hájika do Závodia a odtiaľ po ľavej strane Závodskej cesty, podchodom pod železnicou a cestou, po ulici Háľkova do centra
- hlavná pešia komunikácia zo Soliniek do centra by zo Soliniek viedla po pešej lávke na Hliny VI a priestorom budúceho obvodového centra, južne od bytoviek – s pokračovaním po ul. Hečkova do priestoru budúceho obvodového centra (medzi ul. Čulenova, Kraskova, Rudnayova a Nešporova) s pokračovaním po lávke ponad ul. Mostná a Bernolákovou cestu do centra
- hlavná pešia komunikácia z Vlčincov do centra – so začiatkom na Nantersej ulici s pokračovaním popod ul. Nemocničná, po Hlbokej ceste, po ul. Pod Hôrkou a v priestore pod svahom nemocnice po Veľkú okružnú a po ulici Predmestská do centra
- hlavná pešia komunikácia vedúca do rekreačnej oblasti, medzi sútokom Váhu a Kysuce a Váhu a Rajčianky, medzi Váhom a železničnou traťou Žilina - Bratislava. Komunikácia by viedla z centra a po ul. Framborská a Hollého, popred ZŠ, cez železničnú trať a popod estakádu s pokračovaním po Bratislavskú cestu. Za Bratislavskou cestou by popod železničnú trať viedla ku brehu rieky Váh a pešej lávke, ktorú bude treba vybudovať na druhý breh Váhu, do priestoru bývalej Lodenice

Špecifický cieľ: Námestia ako pešie zóny

- vybudovať námestie ako pešiu zónu na Hájiku
- vybudovať námestie ako pešiu zónu na Solinkách
- vybudovať námestie ako pešiu zónu na Vlčincoch
- vybudovať námestie ako pešiu zónu na Hlinách VI
- vybudovať námestie ako pešiu zónu na Rudinách

Pozitívne vplyvy – skvalitnenie pešej infraštruktúry, rozšírenie peších zón na sídliskách, nepriamy pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov.

Negatívne vplyvy – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby. Počas prevádzky imisná a hluková záťaž, možné eliminovať realizáciou opatrení.

Cyklistická doprava

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

Strategický cieľ: Cyklistická doprava

Špecifický cieľ: dopravná sieť cyklistickej dopravy

Čiastkové ciele:

- nové cyklotrasy

Pozitívne vplyvy – skvalitnenie cyklistickej infraštruktúry, nepriamy pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov.

Negatívne vplyvy – záber nových plôch, vplyvy počas výstavby (vplyvy sú minimálne a málo pravdepodobné, riešiteľné opatreniami počas výstavby).

Verejná hromadná doprava

Plán dopravnej obslužnosti tvorí samostatnú prílohu ÚGD-M Žilina.

Strategický cieľ: Verejná hromadná doprava

Špecifický cieľ: Plán dopravnej obslužnosti

Čiastkové ciele:

- Návrh plánu dopravnej obslužnosti mesta Žilina

Pozitívne vplyvy: vplyvy na obyvateľstvo z hľadiska významu samotného strategického dokumentu pre rozvoj a modernizáciu MHD na území mesta.

Integrovaný dopravný systém

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

Strategický cieľ: Integrovaný dopravný systém

Špecifický cieľ: Integrovaný dopravný systém

Čiastkové ciele:

- vybudovanie funkčného integrovaného dopravného systému

Pozitívne vplyvy: vplyvy na obyvateľstvo z hľadiska významu samotného strategického dokumentu, ktorým je vybudovanie funkčného integrovaného dopravného systému pri využití existujúcich dopravných na území mesta a v prepojení na okolie.

Železničná doprava

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

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

Vodná doprava

Podľa ÚPN-M Žilina je v rámci infraštruktúry vodnej dopravy potrebné zabezpečiť územnú rezervu – koridor pre dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa európskych dohôd AGN – vnútrozemské vodné cesty medzinárodného významu, existujúce i plánované a AGTC –

kombinovaná doprava na vnútrozemských vodných cestách, v katastrálnych územiach mesta Žilina definovaná ako:

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

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

Letecká doprava

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

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

B. Vplyvy na zložky a faktory životného prostredia

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

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

Vplyvy na geomorfologické pomery a horninové prostredie

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

Žiadna z činností navrhovaných v rámci strategického dokumentu nie je takého charakteru, že aby pri svojej realizácii pri dodržaní navrhovaných opatrení mohla mať vplyv na geologické pomery a ktoré by mohli aktivovať geodynamické javy v dotknutom území. Horninové prostredie by mohlo byť negatívne ovplyvnené počas výstavby v prípade havárií, čo je málo pravdepodobné. Všetky zásahy do horninového prostredia sa musia dôsledne vykonávať na základe výsledkov podrobného inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu.

Vplyvy na pôdu

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

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

Vplyvy na klimatické pomery a ovzdušie

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

Vplyvy na ovzdušie

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

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

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

V dôsledku realizácie ÚGD-M Žilina možno jednoznačne očakávať zlepšenie kvality ovzdušia v jeho dosahu, tzn. na území mesta Žilina a v priľahlom území.

Závažné negatívne vplyvy realizácie ÚGD-M Žilina na klimatické pomery a ovzdušie dotknutého územia sa nepredpokladajú.

Vplyvy na vodné pomery

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

Vplyvy na faunu flóru a ich biotopy

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

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

Sprievodnými negatívnymi vplyvmi počas výstavby môžu byť najmä:

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

- priama likvidácia zemných živočíchov;
- rozširovanie nepôvodných (invázných) druhov rastlín a živočíchov;
- zmeny vegetácie a živočíšnych biotopov v okolí nových zariadení.

Predpokladané vplyvy budú upresnené v rámci posudzovania vplyvov a povoľovania konkrétnych činností a v prípade preukázania potreby budú navrhované a následne realizované zmierňujúce opatrenia.

Vplyvy na chránené územia národnej sústavy chránených území

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

Vplyvy na krajinu

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

Vplyvy na urbanný komplex a využívanie zeme

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

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky a archeologické náleziská

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

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

Vplyvy na paleontologické náleziska a významné geologické lokality

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

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

Vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravotný stav

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice

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

Kumulatívne vplyvy

Vo všeobecnosti možno konštatovať, že v posudzovanom strategickom dokumente výrazne prevyšujú ciele a opatrenia, ktoré v spolupôsobení s existujúcimi činnosťami, ktoré sú v ich dosahu prispievajú k celkovému zlepšeniu životného prostredia na území mesta ako celku, vrátane vplyvov na obyvateľstvo a jeho zdravie. Z hľadiska synergických a kumulatívnych vplyvov možno predpokladať, že pozitívne vplyvy budú v evidentnej prevahe nad vplyvmi negatívnymi.

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

x x x

Vplyvy strategického dokumentu, ktoré bolo možné predpokladať v rámci etapy strategického posudzovania nie sú takého charakteru, ktoré by spôsobili závažný

vplyv na životné prostredie územia v jeho dosahu a ktoré by bránili jeho schváleniu.

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

VI. POUŽITÉ METÓDY HODNOTENIA A ÚPLNOSŤ VSTUPNÝCH INFORMÁCIÍ

Hodnotenie strategického dokumentu ÚGD-M Žilina vychádzalo z dostupných údajov a relevantných informácií. Pri posudzovaní vplyvov návrhu strategického dokumentu na životné prostredie autori správy o hodnotení vychádzali z podkladových údajov autorov návrhu strategického dokumentu, doplňujúcich konzultácií s obstarávateľom a s autormi posudzovaného dokumentu, súvisiacich predpisov, odbornej literatúry platných všeobecne záväzných právnych predpisov a verejne dostupných informácií. Úplnosť vstupných informácií a mieru neurčitosti ovplyvnila ich rozdielna dostupnosť a charakter strategického dokumentu.

Spôsob využitia a spracovania informácií bol determinovaný osnovou správy o hodnotení podľa prílohy č. 4 zákona. Vstupné informácie, na základe ktorých bol v správe o hodnotení posúdený vplyv strategického dokumentu na životné prostredie, možno považovať za postačujúce na identifikáciu možných vplyvov v potrebnom rozsahu, aby tieto mohli byť v dostatočnej miere spracované a vyhodnotené vo vzájomných vzťahoch tak, aby spĺňali požiadavky na hodnotenie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie. Pri spracovaní správy o hodnotení nebola zistená nevhodná interpretácia ani ku skresľovaniu dostupných vstupných údajov.

Na hodnotenie možných vplyvov strategického dokumentu bola použitá zaužívaná metóda porovnania predpokladaných kladných a záporných vplyvov a ich následné vyhodnotenie vo vzťahu ku očakávanej zmene kvality životného prostredia spoločne s odhadom miery tohto účinku.

Komplexné posúdenie predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie bolo vykonané na úrovni zodpovedajúcej dostupným údajom o predmete posudzovania a území, ktoré je v jeho dosahu. Metódy a podklady použité pri posudzovaní strategického dokumentu zodpovedali stupňu poznania v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie.

VII. VARIANTY RIEŠENIA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Strategický dokument bol predložený na posúdenie v jednom variante riešenia. Pri samotnom vypracovaní návrhu ÚGD-M Žilina sa okrem iného zvažovali a konzultovali i viaceré varianty zohľadňujúce ciele a geografický rozmer a hľadali sa najvhodnejšie riešenia, ktoré sa zapracovali do konečného návrhu, a preto bol strategický dokument predložený na posúdenie v jednom variante riešenia.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa posudzovanie optimálneho variantu zúžilo na posudzovanie jediného variantu návrhu strategického dokumentu a jeho porovnanie s nulovým variantom.

Vplyvy strategického dokumentu, ktoré bolo možné predpokladať v rámci jeho posudzovania nie sú takého charakteru, aby mohli mať závažný negatívny dopad na životné prostredie územia, ktoré je v jeho dosahu.

VIII. NÁVRH OPATRENÍ A PODMIENOK NA VYLÚČENIE ALEBO ZNÍŽENIE NEPRIAZNIVÝCH VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

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

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

1. Strategický dokument „Územný generel dopravy Mesta Žilina“ má charakter územnoplánovacieho podkladu, a preto je potrebné jeho návrhy a odporúčania premietnuť primeraným spôsobom do ÚPN-M Žilina, a v prípade potreby i do súvisiaci ÚPN dotknutých obcí a do ÚPN VÚC Žilinského kraja.
2. Nové zariadenia dopravy navrhované v rámci ÚGD-M Žilina je možné umiestniť a realizovať na území mesta len, ak budú v súlade s ÚPN-M Žilina.
3. Zmeny a doplnky ÚPN-M Žilina vykonané v dôsledku zapracovania námetov a zámerov ÚGD-M Žilina posúdiť podľa príslušných ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z.
4. Zabezpečiť zisťovacie konanie a v prípade potreby i posudzovanie vplyvov na životné prostredie na úrovni konkrétnych projektov z oblasti dopravy v meste Žilina podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie tak, aby bola zabezpečená optimalizácia zvolených riešení a ich lokalizácie, výber environmentálnych technológií, časovej a vecnej následnosti jednotlivých realizačných krokov, ako aj vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických aspektov realizovaných projektov.
5. Pri rozhodovaní o výbere projektov dôsledne sledovať aspekt trvalej udržateľnosti a vyváženosť krátkodobých a dlhodobých vplyvov a zároveň vyváženosť lokálnych, regionálnych a celonárodných prínosov projektu. Pri výbere projektov zohľadňovať najmä:
 - princípy ochrany prírody a krajiny;
 - aspekt udržateľnosti projektu;
 - vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických vplyvov;
 - vyváženosť lokálnych a regionálnych vplyvov projektov;
 - finančnú realizovateľnosť aktivity a efektívnosť vynaložených finančných prostriedkov.
6. Pri príprave projektov vytvoriť podmienky na dialóg medzi expertmi, navrhovateľmi projektov, samosprávou a verejnosťou.
7. Predpokladané vplyvy identifikované v procese strategického hodnotenia ÚGD-M Žilina zohľadniť pri navrhovaní a posudzovaní konkrétnych projektov.
8. Pri príprave, povoľovaní a realizácii konkrétnych projektov a aktivít rešpektovať a dodržiavať požiadavky všetkých súvisiacich všeobecne záväzných právnych predpisov z oblasti ochrany a tvorby životného prostredia a zdravia obyvateľov, ktoré budú platné v čase ich prípravy a realizácie.
9. Pri návrhu lokalizácie konkrétnych projektov minimalizovať zábery pôdy a zohľadňovať všetky environmentálne pomery dotknutého územia.

10. V prípade zásahov do chránených druhov a ich biotopov realizovať zmierňujúce, prípadne kompenzačné opatrenia podľa platných predpisov a po dohode s príslušnými orgánmi a organizáciami ochrany prírody.
11. Zábery zelených plôch a likvidáciu drevín pre potreby výstavby dopravných zariadení bezvýhradne kompenzovať náhradnou výsadbou a zriadením nových zelených plôch na území mesta v súlade so súvisiacimi predpismi.
12. Pri návrhoch projektov zohľadniť požiadavky vyplývajúce zo záväzných častí ÚPN VÚC Žilinského kraja a ÚPN dotknutých obcí.
13. Sledovať a vyhodnocovať vplyvy ÚGD-M Žilina v rámci systému monitorovania a hodnotenia navrhovaného v rámci strategického dokumentu, po doplnení environmentálnych ukazovateľov. Ak sa zistí, že skutočné vplyvy spôsobené implementáciou strategického dokumentu na životné prostredie sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení strategického dokumentu, obstarávateľ je povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie.

IX. ZÁVER

Proces posudzovania vplyvov strategického dokumentu „Územný generel dopravy Mesta Žilina“ na životné prostredie bol vykonaný podľa zákona. Úroveň spracovania príslušnej dokumentácie (oznámenie, správa o hodnotení) po doplnení nových aktuálnych informácií spĺňa požiadavky podľa zákona a dostatočne identifikuje možné pozitívne a negatívne vplyvy realizácie strategického dokumentu na životné prostredie, vrátane vplyvov kumulatívnych, v miere dostatočnej na to, aby na jeho základe bolo možné odporučiť jeho schválenie.

K správe o hodnotení bolo predložených 13 písomných stanovísk od dotknutých subjektov. Požiadavky a pripomienky obsahovalo len jedno stanovisko predložené MDVRR SR. Požiadavky uvedené v tomto stanovisku sa týkali skôr strategického dokumentu ako správy o hodnotení vplyvov na životné prostredie. Aj napriek tomu všetky pripomienky predložené v procese posudzovania boli dôsledne vyhodnotené a opodstatnené pripomienky budú zohľadnené v návrhu ÚGD-M Žilina. Opodstatnené požiadavky a pripomienky k správe o hodnotení, ktoré súviseli s vplyvom ÚGD-M Žilina na životné prostredie, boli premietnuté do opatrení z procesu posudzovania.

V stanoviskách k správe o hodnotení, nebol vyjadrený nesúhlas s prijatím strategického dokumentu ani požiadavky na jeho zásadne prepracovanie, dopracovanie. Opodstatnené pripomienky z procesu posudzovania na čiastočnú úpravu (pozri stanovisko MDVRR SR a vyjadrenie k akceptovaniu požiadaviek) sa zohľadnia pri vypracovaní konečnej verzie návrhu ÚGD-M Žilina.

Správa o hodnotení poskytuje základné informácie týkajúce sa strategického dokumentu obsahuje relevantné údaje o súčasnom stave životného prostredia územia v jeho dosahu, tzn. územia mesta Žilina a príľahlého regiónu, údaje a informácie súvisiace s vplyvmi strategického dokumentu na jednotlivé zložky životného prostredia a posúdenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich významnosti a časového priebehu pôsobenia. Opatrenia, ktoré sú v správe o hodnotení navrhnuté na minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie, sú primerané cieľom posudzovaného strategického dokumentu.

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

Výsledky procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu vykonaného podľa zákona a doplnujúce informácie preukázali v dostatočnej miere, že stanovené ciele ÚGD-M Žilina sú v súlade s platnými všeobecne záväznými právnymi predpismi a kritériami trvalej udržateľnosti a humánno-environmentálnej únosnosti.

Návrh strategického dokumentu, ktorý bol predmetom posudzovania, po jeho úprave so zohľadnením opodstatnených pripomienok a opatrení uvedených v správe o hodnotení a pripomienok vyplývajúcich a verejného prerokovania je možné predložiť na schválenie mestskému zastupiteľstvu.

Na základe výsledkov odborného posúdenia podľa § 13 ods. 8 zákona odporúčam schvaľujúcemu orgánu návrh strategického dokumentu schváliť.

Súčasťou odborného posudku je návrh záverečného stanoviska OÚ Žilina z posúdenia strategického dokumentu. Návrh záverečného stanoviska má rozsah 38 strán a tvorí neoddeliteľnú prílohu tohto odborného posudku.

Bratislava 12. september 2016

Odborný posudok vypracovala:

Ing. Viera Husková
odborne spôsobilá osoba
pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie