



## OZNÁMENIE O STRATEGICKOM DOKUMENTE „STRATÉGIA UDRŽATEĽNÉHO ROZVOJA DOPRAVY A MOBILITY ŽILINSKÉHO SAMOSPŔÁVNEHO KRAJA“

### I. Základné údaje o obstarávateľovi

**1. Názov**

Žilinský samosprávny kraj

**2. Identifikačné číslo**

37808427

**3. Adresa sídla**

Komenského 48, 011 09 Žilina

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

Ing. Erika Jurinová, predsedníčka Žilinského samosprávneho kraja, Komenského 48, 011 09 Žilina, 041/5032700, [predseda@zilinskazupa.sk](mailto:predseda@zilinskazupa.sk)

**5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie**

Ing. Katarína Náhliková, Úrad ŽSK, odbor regionálneho rozvoja, Komenského 48, 011 09 Žilina, 041/5032310, [katarina.nahlikova@zilinskazupa.sk](mailto:katarina.nahlikova@zilinskazupa.sk)

### II. Základné údaje o strategickom dokumente

**1. Názov**

Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja

**2. Charakter**

Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja (ďalej len Stratégia) bude strategický dopravno –plánovací dokument, ktorý bude slúžiť ako Plán udržateľnej mobility s prvkami územného generelu dopravy regionálnej úrovne. Bude podkladom pre čerpanie finančných prostriedkov európskych štrukturálnych a investičných fondov, ako aj podkladom pre spracovanie štúdií, stratégií, územných plánov, územnoplánovacích podkladov a plánov dopravnej obslužnosti a iných obdobných dokumentov.





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

Stratégia je spracovávaná v zmysle Metodického usmernenia Riadiaceho orgánu pre IROP č. 2 k vypracovaniu plánov udržateľnej mobility vydanom MPA RV SR dňa 25.09.2015 a jeho prílohy - Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility, vydanej Ministerstvom dopravy a výstavby SR 2015 v znení neskorších aktualizácií.

Plán udržateľnej mobility účinne rieši dopravné problémy a rôznorodé požiadavky aktérov prostredníctvom systematického procesu, ktorý predpokladá analýzu súčasného stavu, stanovenie vízie, cieľov a zámerov, výber vhodných opatrení, ich aktívnu komunikáciu, monitoring a hodnotenie.

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

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

#### Dlhodobá vízia a jasný plán implementácie

Plán udržateľnej mobility sa má opierať o dlhodobú víziu rozvoja dopravy a mobility v meste a regióne, ktorá obsahuje riešenia pre všetky druhy dopravy. Obsahuje plán krátkodobej implementácie s harmonogramom, rozpočtom a jednoznačným prerozdelením zodpovednosti a zdrojov, ktoré sú potrebné na implementáciu opatrení stanovených v pláne.

#### Vyvážený a integrovaný rozvoj rôznych druhov dopravy

Plán udržateľnej mobility podporuje vyvážený rozvoj všetkých dôležitých druhov dopravy s dôrazom na tie, ktoré sú trvalo udržateľné. Plán predkladá integrovanú množinu opatrení s cieľom zvýšiť výkonnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravy s ohľadom na stanovené ciele a zábery. Plán udržateľnej mobility určuje nasledujúce okruhy tém: verejná osobná doprava, nemotorová doprava (pešia doprava a cyklistická doprava), individuálna dynamická a statická doprava, mestská logistika, manažment mobility a inteligentné dopravné systémy.

#### Horizontálna a vertikálna integrácia

Tvorba a implementácia plánu udržateľnej mobility si vyžaduje vysokú mieru spolupráce na rôznych úrovniach. Integrované plánovanie a implementácia predstavuje:





- a) záväzok k trvalej udržateľnosti, znižovaniu regionálnych disparít a sociálnej nerovnosti, a zlepšovaniu kvality životného prostredia,
- b) spoluprácu medzi rôznymi oddeleniami samospráv s cieľom zabezpečiť konzistenciu a vzájomné dopĺňanie sa rôznych politík v príslušných oblastiach (doprava, územné plánovanie, sociálne služby, zdravotníctvo, energetika, vzdelávanie, bezpečnosť),
- c) úzku spoluprácu medzi zodpovednými orgánmi správy na všetkých úrovniach (obce, mestá, samosprávne kraje a národná úroveň) a
- d) koordináciu krokov so susednými mestami a regiónmi.

#### Posúdenie súčasného stavu a implementácie

Podstatou plánu udržateľnej mobility je dôkladné posúdenie súčasného stavu a určenie merateľných, reálnych, no pritom ambiciózných cieľov vrátane realizácie opatrení v doprave. Plán obsahuje zrozumiteľný opis východiskovej situácie a súčasného inštitucionálneho zabezpečenia prípravy plánovania a implementácie.

#### Pravidelný monitoring a hodnotenie

Priebeh implementácie plánu udržateľnej mobility a súlad s príslušnými cieľmi plánu sa pravidelne posudzuje pomocou určených indikátorov. Preto je potrebné zabezpečiť relevantné štatistické a kvantitatívne údaje. Hodnotenie implementácie môže viesť k úpravám alebo zmene cieľov. Hodnotenie na základe objektívnych údajov a metodikou založenou na princípe analýzy faktov by malo byť preferovaným nástrojom pri aktualizácii a prípadnej revízii plánu.

#### Zohľadnenie vedľajších nákladov a výnosov dopravy

Tvorba plánu udržateľnej mobility obsahuje hodnotenie nákladov a výnosov pre všetky druhy dopravy. Uvažujú sa aj také náklady a výnosy, ktoré súvisia so širšími spoločenskými aspektmi a vzťahmi medzi odvetvami.

### **3. Hlavné ciele**

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

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

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





Stratégia v prípade využitia ako územnoplánovacieho podkladu definuje podmieňujúcu reguláciu prípadného ďalšieho územného rozvoja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obsluhy. Súčasťou by mal byť územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líiové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu. Primárne ciele spracovania plánu udržateľnej mobility sú:

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

#### **4. Obsah**

##### **I. ETAPA – Analýza**

###### TEXTOVÁ ČASŤ

###### **Obsah**

###### **Zoznam príloh**

###### **Zoznam obrázkov**

###### **Zoznam tabuliek**

###### **Zoznam skratiek a pojmov**

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

###### TABUĽKOVÁ ČASŤ

###### GRAFICKÁ ČASŤ

- 1 **Obrázky a grafy**
- 2 **Grafické prílohy**

##### **II. ETAPA – Návrh Stratégie ŽSK**

###### TEXTOVÁ ČASŤ

1. **Definovanie vízie a cieľov Stratégie ŽSK**
2. **Dopravný model - návrhový stav pre siete riešených dopravných módov, horizonty rokov 2028, 2048**





- 3. Návrh verejného dopravného vybavenia ŽSK, odporučený variant pre horizonty rokov 2028, 2048**
  - 3.1 Dopravná sústava ŽSK, komplexný návrh
  - 3.2 Infraštruktúra cestnej dopravy
  - 3.3 Infraštruktúra železničnej dopravy
  - 3.4 Infraštruktúra leteckej dopravy
  - 3.5 Infraštruktúra vodnej dopravy
  - 3.6 Infraštruktúra cyklistickej dopravy
  - 3.7 Infraštruktúra verejnej osobnej dopravy
  - 3.8 Infraštruktúra intermodálnej prepravy
- 4. Identifikácia a posúdenie opatrení**
- 5. Priemet opatrení na projekty**
  - 5.1 Indikatívny zoznam projektov cestnej dopravy
  - 5.2 Indikatívny zoznam projektov železničnej dopravy
  - 5.3 Indikatívny zoznam projektov leteckej dopravy
  - 5.4 Indikatívny zoznam projektov vodnej dopravy
  - 5.5 Indikatívny zoznam projektov cyklistickej dopravy
  - 5.6 Indikatívny zoznam projektov verejnej osobnej dopravy
  - 5.7 Indikatívny zoznam projektov nákladnej a intermodálnej prepravy
- 6. Plán implementácie opatrení a projektov**

TABUĽKOVÁ ČASŤ

GRAFICKÁ ČASŤ

- 1. Obrázky a grafy**
- 2. Grafické prílohy**

#### **5. Uvažované variantné riešenia**

Výsledkom vykonaných analýz ak aj vlastného návrhu Stratégie bude zadefinovanie vízií, cieľov a priorít v oblasti dopravy ŽSK. Tieto vízie sa budú realizovať cez dopravné modely a z nich vyplývajúceho návrhu dopravného vybavenia ŽSK v odporučenom variante pre roky 2028 a 2048. Modely budú vypracovávané pre naivný variant, nulový variant, alternatívny variant 1 a 2, maximalistický variant a nakoniec pre odporučený variant. V závislosti na vypracovaných modeloch sa bude navrhovať infraštruktúra pre všetky dopravné módy. Výsledkom spracovania Stratégie bude návrh opatrení premietnutý na navrhované projekty v jednotlivých oblastiach dopravy. Tieto budú aj hlavným predmetom strategického posudzovania.

Znamená to, že riešenie projektu bude vyslovene závislé na variantnom riešení, ktoré sa bude mnohonásobne prelínať jednotlivými etapami riešenia.





## **6. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania**

Zadanie vypracovania Stratégie uvažuje s nižšie uvedeným postupom prípravy a schvaľovania jednotlivých častí dokumentácie:

Zber dát a Analýza Stratégie:	september 2018 – apríl 2019
Návrh Stratégie:	máj 2019 – február 2020
Záverečné stanovisko k procesu SEA:	február 2020
Čistopis Stratégie:	marec 2020

## **7. Vzťah k iným strategickým dokumentom**

Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK svojim obsahom nadväzuje okrem národných právnych predpisov a strategických dokumentov, aj na legislatívu Európskej únie a tak isto aj na relevantné európske dokumenty.

### Relevantné dokumenty EÚ

- ❖ Akčný plán pre mestskú mobilitu, 2009
- ❖ Pokyny k vytváraniu a implementácii plánov udržateľnej mestskej mobility, 2014
- ❖ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov COM (2013) 913 o Spoločnom vytvorení konkurencieschopnej mestskej mobility efektívne využívajúcej zdroje
- ❖ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej prevádzky: smery politiky v oblasti bezpečnosti cestnej prevádzky v rokoch 2011 – 2020
- ❖ Európska stratégia pre nízko-emisnú mobilitu
- ❖ Energy Union and Climate Action: Driving Europe's transition to a low carbon economy
- ❖ Smernica 2009/33/ES o podpore čistých a energeticky účinných cestných vozidlách
- ❖ Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje
- ❖ Biela kniha - Adaptácia na zmenu klímy: Európsky rámec opatrení
- ❖ Biela kniha – Spoločne za zdravie: strategický prístup EÚ na obdobie 2008 - 2013
- ❖ Udržateľná Európa pre lepší svet: Stratégia Európskej únie pre trvalo udržateľný rozvoj (A sustainable Europe for a better world: An European Union strategy for sustainable Development)
- ❖ Zelená kniha Rámec pre politiku v oblasti zmeny klímy a energetickú politiku do roku 2030
- ❖ Zelená kniha Európska stratégia pre riešenie problematiky plastového odpadu v životnom prostredí
- ❖ Siedmy environmentálny akčný program (Seventh Environmental Action Programme, SEAP)
- ❖ Environmentálna stratégia OECD pre prvú dekádu 21. storočia (OECD Environmental Strategy for the First Decade of the 21st Century)
- ❖ Agenda 21





Strategické a koncepcné dokumenty prijaté v SR súvisiace s problematikou dopravy

- ❖ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020
- ❖ Politika súdržnosti EÚ po roku 2013
- ❖ Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- ❖ Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020
- ❖ Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR
- ❖ Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS 2011)
- ❖ Regionálny operačný program ŽSK
- ❖ Stratégia, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky
- ❖ Národný strategický referenčný rámec 2014-2020
- ❖ Operačný program - Životné prostredie 2014 - 2020
- ❖ Národný realizačný plán Štokholmského dohovoru o perzistentných organických látkach (POPs)
- ❖ Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja
- ❖ Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility, MDVRR SR, 2015

**8. Orgán kompetentný na jeho prijatie**

Zastupiteľstvo ŽSK

**9. Druh schvaľovacieho dokumentu**

Uznesenie Zastupiteľstva ŽSK

**III. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu na životné prostredie vrátane zdravia**

**1. Požiadavky na vstupy**

Za vstupy do vytvorenia Stratégie a následne plánu udržateľnej mobility ŽSK možno považovať všetky strategické dokumenty a právne predpisy majúce súvis s predmetom Stratégie, t.z. dopravou a všetkými zložkami životného prostredia vrátane zdravia obyvateľstva. Uvedené platí tak na európskej ako aj na slovenskej (národnej) či regionálnej úrovni. Ich zoznam je uvedený v časti II.7. oznámenia.

Rovnako možno za vstupy považovať aj zozbierané dáta a ich spracovanie formou analýz z prvej prípravnej fázy projektu. Ako východiskové dokumenty sú využívané územnoplánovacie dokumenty na úrovni samosprávneho kraja, na úrovni miest a obcí ale aj celoslovenský KURS. Využívané sú aj dopravnoplánovacie, environmentálne dokumenty a dokumenty hospodárskeho, sociálneho a trvalo udržateľného rozvoja napr. Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského samosprávneho kraja ako aj PHSR miest a obcí, Integrovaný regionálny operačný program na obdobie 2014 – 2020 (IROP), Regionálna integrovaná územná stratégia Žilinského kraja (RIUS), Programy odpadového hospodárstva a ďalšie. Do úvahy sú brané aj procesy strategického environmentálneho posudzovania (SEA), ktorými prešli strategické dokumenty vrátane územnoplánovacej dokumentácie.





Celý projekt je založený na kvalitných demografických údajoch, ďalej údajoch o ekonomických a sociálnych charakteristikách územia vo väzbe na centrá osídlenia. Tieto údaje vstupujú do prognóz demografického, ekonomického a sociálneho vývoja, ktoré možno považovať za prvé výstupy Stratégie a zároveň za prvé vstupy do syntéz ovplyvňujúcich prepravné vzťahy a dopravnú infraštruktúru v dotknutom území. Analýzy uvádzaných dopravných aspektov sú dopĺňané o dopravné prieskumy realizované v rámci Stratégie, z ktorých za nosný je možno považovať Dopravno-sociologický prieskum mobility v okresoch ŽSK. Relevantnú údajovú bázu dopravných aspektov tvoria aktuálne dopravné prieskumy realizované v dotknutom území. Ide predovšetkým o celoštátne sčítanie dopravy 2005, 2010, 2015 (SSC); anketové dopravné prieskumy na hraničných priechodoch s PR a ČR (VÚD, UNIZA, 2018); anketový dopravný prieskum na hraničných priechodoch Makov, Svrčinovec, Skalité, Oravská Polhora, Trstená (VÚD, 2014); profilový dopravný prieskum: hraničné priechody Makov, Svrčinovec, Skalité, Oravská Polhora, Trstená (VÚD, 2014); dlhodobé profilové merania ASD D+RC (celoročné údaje 2013-2018); dlhodobé ASD kalibračné merania na cestách I., II. a III. triedy (metodika CSD, 2015); technická správa o výkone a vyhodnotení dopravných prieskumov pre projekt „RIADENIE BEZPEČNOSTI, NÁVRH OPATRENÍ A ANALÝZA FINANCOVATEĽNOSTI BEZPEČNOSTNÝCH OPATRENÍ NA CESTÁCH I. TRIEDY“ (PDP, SDP, 2018) Okrem toho boli spracované Kordónový smerový a profilový prieskum vo vybraných mestách Žilinského samosprávneho kraja a v súvisiacom území a Kombinovaný anketový, smerový a profilový prieskum obchvatov miest a obcí na cestách II. a III. triedy v Žilinskom samosprávnom kraji. Vrchol analytických prác predstavuje vytvorenie dopravného modelu pre súčasný stav riešených dopravných módov a syntéza analytických poznatkov súčasného stavu a možného vývoja, ktorý je reprezentovaný tzv. naivným variantom.

## **2. Údaje o výstupoch**

Návrh Stratégie je založený na definovaní vízií a cieľov a vytvorení dopravných modelov pre riešené dopravné módy v horizonte rokov 2028, 2048. Na základe vyhodnotenia výsledkov porovnávania modelových variantov bude ako jeden z hlavných výstupov Stratégie predložený Návrh verejného dopravného vybavenia ŽSK, odporučený variant pre uvedené časové horizonty. Pre jednotlivé módy budú v rámci tohto výstupu zdefinované:

- Väzby a usporiadanie príslušnej dopravnej siete kraja v medzištátnom a celoštátnom kontexte
- Lokalizácia, funkčné členenie a stavebno-technická kategorizácia príslušného dopravného módu
- Model dostupnosti sídelných centier FUA k danej sieti
- Modelové dopravné zaťaženie definovaných variantov cestnej infraštruktúry ŽSK (diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I. triedy, cesty II. triedy, cesty III. triedy) v štruktúre ľahké vozidlá, ťažké vozidlá, v štruktúre tranzitná, zdrojová/cieľová a vnútorná doprava
- Modelové smerovanie cestnej a železničnej dopravy v územnej štruktúre podľa FUA
- Modelové odvodenie výhľadových koeficientov vývoja intenzity automobilovej dopravy na cestách II. a III. triedy
- Model negatívnych vplyvov cestnej, železničnej a leteckej dopravy na životné prostredie
- Integrované systémy prepravy osôb v kraji v kontexte FUA







Za riešené módy dopravnej sústavy sa pre účely tejto práce považuje infraštruktúra:

- cestnej dopravy
- železničnej dopravy
- leteckej dopravy
- cyklistickej dopravy
- verejnej osobnej dopravy
- intermodálnej dopravy

Ďalšími výstupom bude identifikácia a posúdenie opatrení s priemetom do jednotlivých dopravných módov. Opatrenia budú rozdelené do nasledovných skupín:

- Opatrenia organizačné
- Opatrenia prevádzkové
- Opatrenia infraštruktúrne
- Opatrenia prierezového a systémového charakteru

Záverečným krokom a zároveň výstupom bude Plán implementácie opatrení a projektov, ktorý bude pozostávať zo:

- Stanovenia priorít opatrení a projektov
- Krátkodobého plánu
- Indikatívneho dlhodobého plánu

### **3. Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie**

Z podstaty predkladaného strategického dokumentu vyplýva snaha o udržateľný rozvoj dopravy v rámci územia Žilinského kraja, ktorá ide ruka v ruku so snahou o zachovanie kvalitného životného prostredia a o zlepšenie zdravotného stavu obyvateľstva. Súčasný trendy v doprave, hlavne v cestnej doprave sú síce nastavené dobre, ale po dobudovaní komunikácií najvyššej hierarchie (diaľnice a rýchlostné cesty) sa musí začať riešiť dostavba diaľničných privádzačov a dokončovanie napojenia komunikácií nižších tried na túto nadradenú dopravnú sieť. Musí sa zahájiť resp. pokračovať v obnove ciest nižších tried a to nielen po technickej ale aj organizačnej stránke tak, aby sa vyhlilo výskytu veľkého počtu kongescií na mnohých miestach kraja. Na preťažených miestach dochádza k zhoršovaniu kvality životného prostredia, vrátane chránených území a ku zhoršovaniu zdravotného stavu obyvateľstva nielen miestne príslušného ale aj obyvateľstva zúčastňujúceho sa na doprave. Jedným z opatrení, ktoré bude v rámci Stratégie riešené, je vylúčenie tranzitnej dopravy z miest a obcí, kde je to neúnosné z hľadiska vysokej dopravnej intenzity a kde je to možné z pohľadu vhodných priestorových pomerov pre trasovanie obchvatu.

Pri realizácii vymenovaných opatrení dôjde k jednoznačnému zlepšeniu podmienok pre zdravšie bývanie obyvateľov žijúcich v súčasnosti v dosahu plánovaných zmien. Na strane druhej budú počas výstavby pretrvávajúť aj negatívne vplyvy súvisiace hlavne s produkciou emisií a hluku. Dôjde k záberom





poľnohospodárskej či lesnej pôdy, pokiaľ sa s týmito aktivitami neuvažovalo už v platných územných plánoch a neboli tak pozemky už v predstihu vyňaté z pôdneho fondu. Môže dôjsť k ovplyvneniu horninového prostredia (objemy zemín, zárezy, násypy), podzemných i povrchových vôd. Môže dôjsť k mnohým ďalším ovplyvneniam súvisiacim s realizáciou činností obsiahnutých v Pláne udržateľnej mobility, ktoré však bude možné posúdiť až po špecifikácií opatrení.

#### **4. Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva**

Ako už bolo uvedené v predchádzajúcej časti oznámenia, realizáciou opatrení zo Stratégie sa zníži hlavne ohrozenie obyvateľstva vplyvmi z dopravy. Zníženie ovplyvnenia môže byť relatívne i absolútne. O relatívnom znížení vplyvu budeme hovoriť v prípade, keď realizáciou opatrenia dôjde vo výhľadovom roku k zníženiu záťaže oproti nulovému variantu, ale v absolútnych číslach dôjde k jeho nárastu. Absolútne zníženie vplyvu bude dosiahnuté vtedy, keď napr. odklonením dopravy bude výrazne znížený počet obyvateľov vystavených negatívnym vplyvom dopravy vo výhľade nielen oproti nulovému variantu ale aj oproti súčasnému stavu.

Po špecifikácií opatrení, bude možné vyhodnotiť nielen dopady tzv. tvrdých opatrení, ale aj opatrení organizačných, prevádzkových či opatrení prierezového alebo systémového charakteru.

#### **5. Vplyvy na chránené územia [napr. navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, súvislá európska sústava chránených území (Natura 2000), národné parky, chránené krajinné oblasti, chránené vodohospodárske oblasti a pod.] vrátane návrhu opatrení na ich zmiernenie**

V porovnaní s očakávanými vplyvmi na životné prostredie uvádzanými vyššie, prikladáme už v etape oznámenia strategického dokumentu podrobnejšiu špecifikáciu potenciálnych objektov, ktoré môžu byť činnosťami realizovanými na základe Stratégie ovplyvnené. V tejto fáze prác na Stratégii ešte nie sú známe opatrenia, ktoré budú prijaté a to znamená, že nie sú známe ani obchvaty obcí ani iné „tvrdé“ opatrenia. Uvádzame zatiaľ len predbežné opatrenia/zásady, ktoré by mali byť ešte pri spracovaní Stratégie zohľadnené:

#### **Opatrenia znižujúce možné negatívne vplyvy Plánu udržateľnej mobility Žilinského kraja na chránené územia:**

- zohľadnenie možných vplyvov na chránené územia národnej a európskej sústavy chránených území,
- rešpektovanie a ochrana mokradi národného, regionálneho a lokálneho významu a podpora obnovy zaniknutých mokradí,
- v maximálnej miere rešpektovať kosťu ekologickej stability krajiny (ÚSES),
- rešpektovať navrhované biocentrá a biokoridory s plánovaním nových dopravných koridorov a stavieb,

