



EURÓPSKA ÚNIA
Európsky fond
regionálneho rozvoja



Správa o hodnotení strategického dokumentu (Doplnok)

STRATÉGIA UDRŽATEĽNÉHO ROZVOJA DOPRAVY A MOBILITY ŽILINSKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA

Cieľ:

**Zvyšovanie atraktivity
a konkurencieschopnosti verejnej osobnej
dopravy**

Prijímateľ: Žilinský samosprávny kraj

Dátum začatia projektu: 09/2018

Dátum ukončenia projektu: 03/2020

Nenávratný finančný príspevok: 260 447,25 EUR

JÚN 2020



Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja

Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z.z. (Doplnok)

Obstarávateľ:	Žilinský samosprávny kraj
Spracovateľ SURDaM ŽSK:	Žilinská univerzita v Žiline, Výskumný ústav dopravný, a.s., DAQE Slovakia, s.r.o.
Spracovateľ Správy o hodnotení:	Výskumný ústav dopravný, a.s. v spolupráci s ENVICONSULT spol. s r.o.
Zodpovedný riešiteľ:	Ing. Ján Bado

Jún 2020

OBSAH

POUŽITÉ SKRATKY A POJMY	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
1 OZNAČENIE	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
2 SÍDLO	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
3 OPRÁVNENÝ ZÁSTUPCA OBSTARÁVATEĽA A MIESTO KONZULTÁCIE	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
1 NÁZOV	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
2 ÚZEMIE	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
3 DOTKNUTÉ OBCE	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
4 DOTKNUTÉ ORGÁNY	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
5 SCHVAĽUJÚCI ORGÁN	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
6 OBSAH A HLAVNÉ CIELE STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A JEHO VZŤAH K INÝM STRATEGICKÝM DOKUMENTOM	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
6.1 OBSAH strategického dokumentu	Chyba! Záložka nie je definovaná.
6.2 Hlavné ciele strategického dokumentu	Chyba! Záložka nie je definovaná.
6.3 postupnosť a výsledky spracovania strategického dokumentu	Chyba! Záložka nie je definovaná.
6.3.1 Postupnosť spracovania stratégie	Chyba! Záložka nie je definovaná.
6.3.2 Vyhodnotenie špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia a pripomienok doručených k oznámeniu o strategickom dokumente	Chyba! Záložka nie je definovaná.
6.3.3 Plán implementácie opatrení a projektov	Chyba! Záložka nie je definovaná.
6.4 Vzťah SURDM ŽSK k iným strategickým dokumentom	Chyba! Záložka nie je definovaná.
III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
1 INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA A JEHO PRAVDEPODOBNÝ VÝVOJ, AK SA STRATEGICKÝ DOKUMENT NEBUDE REALIZOVAŤ	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
1.1 Kvalita ovzdušia a klimatické faktory	Chyba! Záložka nie je definovaná.
1.2 Voda	Chyba! Záložka nie je definovaná.
1.3 Pôda	Chyba! Záložka nie je definovaná.
1.4 Ochrana prírody a krajiny	Chyba! Záložka nie je definovaná.
1.5 Kultúrne dedičstvo	Chyba! Záložka nie je definovaná.
1.6 Materiálne zdroje	Chyba! Záložka nie je definovaná.
1.7 Obyvateľstvo a Zdravie ľudí	Chyba! Záložka nie je definovaná.
2 INFORMÁCIA VO VZŤAHU K ENVIRONMENTÁLNE OBZVLÁŠŤ DÔLEŽITÝM OBLASTIAM, AKÝMI SÚ EURÓPSKA SÚSTAVA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000) A CHRÁNENÉ VODOHOSPODÁRSKE OBLASTI	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
2.1 Natura 2000	Chyba! Záložka nie je definovaná.

- 2.2 **Národná sieť chránených území podľa zákona č. 543/2002 Z.z. .** Chyba! Záložka nie je definovaná.
- 2.3 **Chránené oblasti určené na odber pitnej vody.....** Chyba! Záložka nie je definovaná.
- 3 **CHARAKTERISTIKA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA V OBLASTIACH, KTORÉ BUDÚ PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNE OVPLYVNENÉ.....** CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
- 4 **ENVIRONMENTÁLNE PROBLÉMY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH PROBLÉMOV, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU** CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
- 5 **ENVIRONMENTÁLNE ASPEKTY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH ZISTENÝCH NA MEDZINÁRODNEJ, NÁRODNEJ A INEJ ÚROVNI, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU, AKO AJ TO, AKO SA ZOHĽADNILI POČAS PRÍPRAVY STRATEGICKÉHO DOKUMENTU** CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
- 5.1 **Strategické dokumenty EÚ** Chyba! Záložka nie je definovaná.
- 5.2 **Strategické dokumenty a legislatíva na národnej úrovni** Chyba! Záložka nie je definovaná.
- IV. **ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA.....** CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
- 1 **PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A VPLYVY NA ZDRAVIE (PRIMÁRNE, SEKUNDÁRNE, KUMULATÍVNE, SYNERGICKÉ, KRÁTKODOBÉ, STREDNODOBÉ, DLHO-DOBÉ, TRVALÉ, DOČASNÉ, POZITÍVNE AJ NEGATÍVNE).....** CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
- 1.1 **Organizačné opatrenia.....** Chyba! Záložka nie je definovaná.
- 1.2 **Prevádzkové opatrenia** Chyba! Záložka nie je definovaná.
- 1.3 **Infraštruktúrne opatrenia** Chyba! Záložka nie je definovaná.
- 2 **POSÚDENIE VPLYVU PROJEKTOV NA ÚZEMIA NATURA 2000** CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
- 3 **CELKOVÉ VYHODNOTENIE ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV.....** CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
- 4 **KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY.....** CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
- V. **NAVRHOVANÉ OPATRENIA NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁ-CIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE.....** CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
1. **OPATRENIA NA ODVRÁTENIE, ZNÍŽENIE ALEBO ZMIERNENIE PRÍPADNÝCH VÝZNAMNÝCH NEGATÍVNYCH VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA, KTORÉ BY MOHLI VYPLYNÚŤ Z REALIZÁCIE STRATEGICKÉHO DOKUMENTU** CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
- VI. **DÔVODY VÝBERU ZVAŽOVANÝCH ALTERNATÍV ZOHĽADŇUJÚCICH CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A POPIS TOHO, AKO BOLO VYKONANÉ VYHODNOTENIE VRÁTANE ŤAŽKOSTÍ S POSKYTOVANÍM POTREBNÝCH INFORMÁCIÍ, AKO NAPR. TECHNICKÉ NEDOSTATKY ALEBO NEURČITOSTI ..** CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
- VII. **NÁVRH MONITOROVANIA ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE** CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
- VIII. **PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ CEZHRAŇIČNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE** CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
- IX. **NETECHNICKÉ ZHRNUTIE POSKYTNUTÝCH INFORMÁCIÍ ..** CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
- KRÁTKODOBÝ PLÁN.....** CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.

INDIKATÍVNY DLHODOBÝ PLÁN.....	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
X. INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI.....	CHYBA! ZÁLOŽKA NIE JE DEFINOVANÁ.
XI. MIESTO A DÁTUM SPRACOVANIA.....	13
XII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV	13

PRÍLOHY:

1. PREHĽAD MCHÚ na území ŽSK a v okresoch Považská Bystrica a Prievidza
2. Situácia chránených území ŽSK, M 1:150 000

ÚVOD

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, požiadal obstarávateľa Žilinský samosprávny kraj, listom OU-ZA-OSZP2-2020/003677-103 z 15.05.2020 o nevyhnutné doplňujúce informácie v súvislosti so stanoviskom organizácie Inštitút pre ochranu prírody, Banská Bystrica zaslaným na príslušný orgán.

Inštitút pre ochranu prírody upozornil vo svojom stanovisku na fakt, že v správe o hodnotení Stratégie udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK absentuje Rozhodnutie MŽP SR, odbor štátnej správy ochrany prírody č. 1074/2014-2.1 z 27.3.2014, v ktorom na základe žiadosti Slovenskej správy ciest, Investičná výstavba a správa ciest, Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica, žiadosť zamietol a nepovolil výnimky z podmienok územnej a druhovej ochrany v súvislosti s prípravou a realizáciou tretieho úseku predĺženia rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok.

Vzhľadom na závažnosť uvedenej skutočnosti požiadal príslušný orgán pre Strategické environmentálne posudzovanie o doplnenie a zapracovanie tejto skutočnosti do SURDM ŽSK.

Požadované dopracovanie sa dotklo dvoch častí kapitoly IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA, tak ako to je červeným písmom vyznačené vo vyššie uvedenom obsahu.

Doplnená tak bola podkapitola **IV.1.3 Infraštruktúrne opatrenia, časť B. Environmentálne vplyvy konkrétnych investičných projektov**, kde sa dopĺňa textová časť venovaná rozhodnutiam vydaným v súvislosti s prípravou rýchlostnej cesty R1. Upravená je celá časť textu od názvu **Nezaradené projekty** až po koniec časti IV.1.3. Súčasťou tohto textu je aj úprava tabuľkového vyhodnotenia (str. 118 – 122 pôvodného textu správy o hodnotení).

Podobne bol do podkapitoly **IV.3 Celkové vyhodnotenie environmentálnych vplyvov** doplnený kontext nových skutočností uvádzaných vo väzbe na rýchlostnú komunikáciu R1 (str. 171 – 172 pôvodného textu správy o hodnotení).

IV.1.3 INFRAŠTRUKTÚRNE OPATRENIA

ČASŤ B. ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY KONKRÉTNÝCH INVESTIČNÝCH PROJEKTOV

Nezaradené projekty:

Pod „nezaradenými projektmi“ sú v zmysle tejto správy o hodnotení **chápané projekty variantu BAU**, ktoré neboli spracovateľom stratégie odporúčené na realizáciu.

Okrem neefektívnej dopravnej obsluhy územia, dopravných a sídelných dôvodov sú ďalšími dôvodmi, pre ktoré výstavba rýchlostnej cesty R1 v nižšie uvádzaných úsekoch nedostala odporúčanie k realizácii, **neriešiteľné problémy súvisiace so záujmami ochrany prírody a krajiny** – lokalít zaradených do siete Natura 2000 - v danom území.

Vyššie uvedené je v súlade s konštatovaním vo vlastnom SURDM ŽSK, kde sa v časti 3.1.5 (strana 69) venovanej BAU variantu uvádza:

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

Bližšie vysvetlenie k citovanému konštatovaniu podáva nasledujúci text.

Pre navrhovanú činnosť I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1 bolo vydané Ministerstvom pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja SR podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov **záverečné stanovisko** pod č. 2354/2010-3.4/ml zo dňa 5.10.2010. V záverečnom stanovisku ministerstvo odporúča realizáciu navrhovanej činnosti za predpokladu plnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI.3 záverečného stanoviska, na ktoré sa pri rozhodovaní o povolení činnosti musí prihliadať.

Z podmienok určených v záverečnom stanovisku je mimoriadne dôležitá podmienka č. 46:

„V prípade realizácie v úsekoch 3 a 4 sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody a povolenie výstavby je možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. Ak sa na príslušnom území nachádzajú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, navrhovanú činnosť možno povoliť len z takých naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sa týkajú verejného zdravia, verejnej bezpečnosti alebo priaznivých dôsledkov zásadného významu na životné prostredie, alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými dôvodmi vyššieho verejného záujmu (§ 38 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov). O prijatých kompenzačných opatreniach informuje ministerstvo Európsku komisiu. Z uvedeného vyplýva pre navrhovateľa vykonať potrebné administratívne povoloňacie kroky ešte pred vydaním územného rozhodnutia.“

Dňa 22.11.2010 bola na ministerstvo doručená žiadosť žiadateľa (SSC, IVSC Banská Bystrica) o povolenie výnimky z podmienok územnej ochrany a z podmienok ochrany chránených druhov rastlín a živočíchov na území národného parku Nízke Tatry a jeho ochranného pásma s druhým a tretím stupňom ochrany v súvislosti s prípravou a realizáciou predĺženia rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok, a to jeho tretieho úseku Slovenská Ľupča – Korytnica, hranica kraja. Konanie v danej veci trvalo až do vydania **rozhodnutia MŽP SR, Odboru štátnej správy ochrany prírody** pod číslom 1074/2014-2.1 z 27.3.2014, ktorým ministerstvo:

- A. Nepovoľuje výnimku žiadateľovi zo zákazov ustanovených v § 13 ods. 1 písm. a) a § 14 ods. 1 písm. a), c) a j) zákona na vjazd a státie s motorovým vozidlom na pozemky za hranicami zastavaného územia obce, na pohyb mimo vyznačeného turistického chodníka a náučného chodníka za hranicami zastavaného územia obce a na vykonávanie banskej činnosti a činnosti vykonávanej banským spôsobom na území Národného parku Nízke Tatry a jeho ochranného pásma s druhým a tretím stupňom ochrany;
- B. Zamietá žiadosť žiadateľa vo veci povolenia výnimky zo zákazov ustanovených v § 34 ods. 1 písm. a), § 35 ods. 1 písm. c) a § 35 ods. 2 písm. c) zákona na ničenie chránených rastlín, na rušenie chránených živočíchov a na poškodzovanie a ničenie miest ich rozmnožovania a odpočinku, z dôvodu nesplnenia podmienok na povolenie výnimky podľa § 40 ods. 2 a 3 písm. c) zákona.

V zdôvodnení rozhodnutia sa okrem iného uvádza:

„Akékoľvek ďalšie rozhodnutie o pokračovaní projektu vyžaduje vhodné posúdenie všetkých možných alternatív a neexistencia alternatívnych riešení by sa mala preukázať (rozsudok Európskeho súdneho dvora C-239/04).

Za alternatívne riešenia v zmysle článku 6.4 smernice o ochrane biotopov treba považovať popri rôznych variantoch trasy, rozsahu a veľkosti projektu, aj alternatívne spôsoby dosiahnutia cieľov projektu. Alternatívne riešenia nie sú územne obmedzené a môžu sa nachádzať aj v iných regiónoch. Vychádzajúc z vyššie uvedenej praxe pri aplikácii článku 6.4 smernice o ochrane biotopov možno konštatovať, že neexistencia alternatívnych riešení k navrhovanému predĺženiu trasy rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok, konkrétne pre účely tohto konania išlo o jeho tretí úsek Slovenská Ľupča – Korytnica, hranica kraja, nebola v tomto konaní ani v procese posudzovania vplyvov podľa zákona EIA preukázaná. V procese posudzovania zámeru I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1 podľa zákona EIA boli posúdené vybrané alternatívne trasy vrátane nulového

variantu, avšak toto posúdenie nemožno považovať za hodnotenie, ktoré by objektívne konštatovalo, že neexistujú alternatívne riešenia bez nepriaznivého vplyvu na územia sústavy Natura 2000, resp. ak takéto nie sú, že neexistujú alternatívne riešenia s menším nepriaznivým vplyvom na tieto územia, ktoré by smerovali k naplneniu cieľov projektu, tak ako sa to vyžaduje v zmysle článku 6.4 smernice o ochrane biotopov.

Súčasne vo veci žiadosti žiadateľa o povolenie výnimky z podmienok ochrany chránených druhov nebol preukázaný ani naliehavý vyšší verejný záujem, keďže tento je možné posúdiť až potom, ako sa preukáže neexistencia alternatívnych riešení a v prípade realizácie navrhovanej činnosti v územiach sústavy Natura 2000 s výskytom prioritných druhov alebo prioritných biotopov až na základe stanoviska EK, a to na základe postupu ustanovenom v § 28 ods. 8 zákona.

R1 Ružomberok Juh – križovatka I/18 2024_4pruh

R1 križovatka I/18 – križovatka D1 Ivachnova 2026._4pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, zábery biotopov európskeho a národného významu, prvky ÚSES (nadregionálny biokoridor Ďumbierske Nízke Tatry – Veľká Fatra, regionálny biokoridor Ďumbierske Nízke Tatry – Zvolen a Revúca), OP NP Nízke Tatry, NPP Liskovská jaskyňa, SKUEV0253 Váh.

R1 Slovenská Ľupča – Korytnica 2029 (nachádza sa v Banskobystrickom kraji)_4pruh

R1 Korytnica hranica kraja – Liptovská Osada 2030_4pruh

R1 Liptovská Osada – Ružomberok križ. Juh 2030_4pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, zábery biotopov európskeho a národného významu, prvky ÚSES, NP Nízke Tatry, NP Veľká Fatra (vrátane OP NP), územia národnej a európskej sústavy chránených území (napr.: SKUEV0164 Revúca, CHA Revúca, SKCHVU033 Veľká Fatra, SKUEV0198 Zvolen, SKCHVU018 Nízke Tatry, SKUEV0302 Ďumbierske Tatry), CHVO Veľká Fatra, CHVO Nízke Tatry, prvky ÚSES (napr.: biocentrum provincionálneho významu Ďumbierske Nízke Tatry, hydricko-terestrický regionálny biokoridor – vodný tok Revúca, nadregionálny biokoridor Ďumbierske Nízke Tatry – Veľká Fatra, regionálny biokoridor Ďumbierske Nízke Tatry – Zvolen).

R3 Horná Štubňa – Ráztočno 2035_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, zábery biotopov európskeho a národného významu, prvky ÚSES, SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok, NPR Turiec, ramsarská lokalita – Mokrade Turca.

Trasa R3 pretína NPR Turiec. Územie zároveň predstavuje: územie európskeho významu SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok, nadregionálny biokoridor, ramsarskú lokalitu – Mokrade Turca. Mostné objekty by mali byť navrhnuté s dostatočnou výškou a parametrami pre bezkolízny prechod živočíchov a vybavené opatreniami proti stretom s vtáctvom.

Trasa je viazaná na BAU variant, t.z. bolo s ňou pôvodne uvažované vo väzbe na výstavbu rýchlostnej cesty R1 v trase Banská Bystrica – Slovenská Ľupča – Ružomberok. Z hľadiska uplatňovanej filozofie v Stratégii sa tento úsek neodporúča budovať.

Okrem vyššie uvedených úsekov rýchlostných komunikácií R1 a R3 neboli do výberu investícií zahrnuté ani:

Cesta II/584 Obchvat Liptovské Matiašovce_2pruh

Vplyvy predstavujú hlavne zábery PP, LP, hluk, imisie, prvky ÚSES.

Obchvat pretína vodný tok Suchý potok - hydricko-terestrický regionálny biokoridor. Mostný objekt by mal byť navrhnutý s dostatočnou výškou a parametrami pre bezkolízny prechod živočíchov. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do lokalít výskytu obojživelníkov, biotopov národného a európskeho významu a inventarizovať dreviny rastúce mimo les v zábere stavby.

Obdobiu výstavby bude nevyhnutné venovať zvýšenú pozornosť, minimalizovať obdobie výstavby, minimalizovať zásahy v samotnom toku a jeho bezprostrednom okolí, realizovať opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd.

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

Obchvat Hladovka – Suchá Hora

Z hľadiska celkového hodnotenia posudzovaného úseku neboli identifikované výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotený úsek nezasahuje do žiadneho chráneného územia národnej sústavy ani európskej sústavy chránených území. Pred výstavbou bude potrebné identifikovať prípadné zásahy do biotopov národného a európskeho významu a inventarizovať dreviny rastúce mimo les v zábere stavby. Obdobiu výstavby bude nevyhnutné venovať zvýšenú pozornosť a realizovať opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd. Z hľadiska prevádzky možno očakávať pozitívne vplyvy na životné prostredie v dôsledku zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy (pokles emisií a prachových častíc z dopravy, mierne zníženie hlučnosti z prevádzky), čo sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľstva.

TABUĽKOVÉ VYHODNOTENIE VŠETKÝCH ÚSEKOV ZO SURDM ŽSK (VARIANTY BAU A GV)

Uvedené ciele boli konfrontované s cieľmi a aktivitami definovaných v rámci jednotlivých strategických priorít. Pre hodnotenie boli použité tieto klasifikačné znaky:

++ priamy významný pozitívny vplyv

+ mierny pozitívny vplyv

0 väzba medzi aktivitou a environmentálnym cieľom neexistuje alebo je slabá

- priamy negatívny vplyv

0/+ predpokladaný nepriamy pozitívny vplyv

0/- predpokladaný nepriamy negatívny vplyv

+/- možný pozitívny aj negatívny vplyv

? pre vyhodnotenie nie sú relevantné podklady, vplyv nie je možné jednoznačne určiť

SURDM Variant	Opatrenie	Ovzdušie a klíma	Vodné pomery	Pôda a horniny	Materiálne zdroje	biota a krajina	Obyvateľstvo a zdravie	hluk a vibrácie
	CESTNÁ DOPRAVA							
GV, BAU	D1 Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka (1. 2.fáza) 2020_4pruh	+/-	0	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	D1 Privádzač Lietavská Lúčka – Žilina 2020_4pruh	+/-	0	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	D1 Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala (1. 2. fáza) 2023_4pruh	+/-	-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	D1 Hubová - Ivachnová (1. 2. fáza) 2023_4pruh	+/-	0	-	+/-	0/-	+	+/-

SURDM Variant	Opatrenie	Ovzdušie a klíma	Vodné pomery	Póda a horniny	Materiálne zdroje	biota a krajina	Obyvateľstvo a zdravie	hluk a vibrácie
GV, BAU	D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec 2020_4pruh	+/-	0	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	D1 Turany – Hubová 2028_4pruh	+/-	-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	D3 Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto 2025_4pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica 2025_4pruh	+/-	0	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	D3 Oščadnica - Čadca Bukov II. profil 2026_4pruh	+/-	0	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	D3 Oščadnica - Čadca Bukov II. profil (tunel Horelica) 2026_4pruh	+/-	0	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	R3 Tvrdošín – Nižná 2022_2pruh	+/-	0/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	R3 Nižná - Dlhá nad R3 Oravou 2027_2pruh	+/-	0/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	R3 Dlhá nad Oravou - Sedliacka Dubová 2027_2pruh	+/-	0/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	R5 Svrčinovec - št. hr. SR/ČR 2026_4pruh	+/-	0	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	R3 Martin - Rakovo 2025_4pruh	+/-	0/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	R3 Rakovo – Mošovce 2028_4pruh	+/-	0/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	R3 Mošovce – Horná Štubňa 2028_4pruh	+/-	0/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	Cesta I/18 Strečno Zlatné – križ. II583 Gbefany 2028 (S-V prepojenie D1 a D3)_2pruh	+/-	0	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	Cesta I/11, súběžná s D3, preložka Krásno nad Kysucou_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	Cesta I/64, preložka Porúbka, pripojenie na privádzac D1 Liet. Lúčka_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	Cesta I/64 preložka v trase IV. okruhu mesta Žilina nová križ. Žilina/Rosinky – križ. Žilina/Bytčica privádzac D1_4pruh	+/-	+/-	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	Cesta I/65, súběžná s rýchlostnou cestou R3, homogenizácia ťahu v trase súčasných ciest II/519, III/2176, III/2183 Příbovce – Mošovce – Turčianske Teplice – západný obchvat Turčianske Teplice – Horná Štubňa križ. R3_2pruh	+/-	0/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	Cesta II/584 Obchvat obce Liptovský Trnovec - Liptovská Ondrášová_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	II/583 Cesta Obchvat obcí Krasňany – Stráža - Belá_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	Cesta II/487 Obchvat obcí Staškov - Raková_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	Cesta II/487 Obchvat obcí Podvysoká – Staškov_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	Cesta II/487 Obchvat mesta Čadca – intravilán (Raková)_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV	R3 Horná Štubňa - Turček hr. kraja - Banská Bystrica križ. R1 s I/59 Karlová (plus presmerovanie E77 do trasy R3) 2028_4pruh	+/-	0/-	-	+/-	0	+	+/-
GV	I/59 Ružomberok križ. Juh - križovatka I/18 2 pruh 2024	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV	Peáž I/18 a I/59 Ružomberok križovatka I/18 – križovatka D1 2026_4pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	D3 Svrčinovec križ.R5 – Skalité – št.hr. SR/PR II. profil (4pruh)	+/-	0	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	R3 Oravský Podzámok - Dolný Kubín juh 2032_4pruh	+/-	0/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	R6 št. hranica SR/ČR – Mestečko_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	R6 Mestečko – Púchov_4pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	Cestný ťah I. tr. (súčasný cesty II/519 a III/2183) križ R3 Turčianske Teplice – Jasenovo – Nitrianske Pravno I/64 2030_2pruh	+/-	0/-	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	Nová diaľničná križovatka Hôrky s krátkym diaľničným privádzacom zaústeným na navrhovanú cestu II. triedy (súčasnú cestu III/2099) v aglomerácii mesta Žilina_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	Cesta I/18, preložka Lipovský Mikuláš, južným okrajom mesta súběžne s preložkou žel. Trate_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0	+	+/-

SURDM Variant	Opatrenie	Ovzdušie a klíma	Vodné pomery	Pôda a horniny	Materiálne zdroje	biota a krajina	Obyvateľstvo a zdravie	hluk a vibrácie
GV, BAU	Cesta I/64, preložka Kľače – Rajec – Šuja_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	Cesta I/64, preložka Fačkov_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	Cesta I/64, preložka Fačkovské sedlo_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	?	+	+/-
GV, BAU	Cesta I/65, súběžná s rýchlostnou cestou R3, priedah Martin, rozšírenie na 4 pruhy	+/-	+/-	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	Cesta II/507, preložka Žilina/Považský Chlmec – Žilina/Strážov_2pruh	+/-	0	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	Cesta II/507, stavebná úprava Malá Bytča_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	Cesta II/517 preložka Rajec a stavebná úprava Rajec - Veľká Čierna_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	Cesta II/584 preložka Demänová_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	Cesta II/584 preložka Liptovský Mikuláš/Palúdzka_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	Navrhovaná cesta II. triedy IV. okruhu mesta Žilina, križovatka s cestou I/64 Žilina/Metro - križovatka s MK Kamenná ulica Žilina – križovatka s diaľničným privádzačom križovatky D1 Hôrky (s pokračovaním v trase súčasnej cesty III/2099) – križ. I/18 Dolný Hričov_2pruh	+/-	+/-	0	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	Cesta III/2099, stavebná úprava v úsekoch križovatka s I/11 Žilina/Rondel - Žilina/Závodie - obchvat obce Hôrky - križovatka s diaľničným privádzačom diaľničnej križovatky D1 Hôrky_2pruh	+/-	+/-	0	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	Cesta II/574 Obchvat obce Habovka_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	Cesta II/520 Obchvat mesta Tvrdosín_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0	+	+/-
GV	Cesta I/78, preložky v úsekoch Hruštín, Babín, Lokca, Zubrohľava, Oravská Polhora a stavebná úprava sedlo Príslop_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
BAU	Cesta I/78, preložky v úsekoch Oravský Podzámok, Hruštín, Babín, Lokca, Zubrohľava, Oravská Polhora a stavebná úprava sedlo Príslop_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	Cesta II/519 Obchvat obce Jasenovo_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0	+	+/-
GV, BAU	Cesta II/520 Obchvat obce Zborov nad Bystricou_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	Cesta II/583 Obchvat obce Párnica_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	Cesta II/520 Obchvat obcí Liesek - Vitanová_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	Cesta II/487 Obchvat obcí Vysoká nad Kysou – Turzovka_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV	R3 Dolný Kubín Juh – Hubová D1 2030_4pruh	+/-	+/-	0/-	-	+/-	0/-	+
GV, BAU	Nová cesta I. tr. križ. D1 Višňové – križ. I/18 Strečno Zlatné 2040 (S-V prepojenie D1 a D3) 2 pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
GV, BAU	Nová cesta I. tr. Preložka I/18 Gbeľany – Dolný Vadičov – D3 križ. privádzač KNM 2048 (S-V prepojenie D1 a D3)_2 pruh	+/-	+/-	-	+/-	0	+	+/-
BAU	R1 Ružomberok Juh – križovatka I/18 2024_4pruh	+/-	0/-	-	+/-	0/-	+	+/-
BAU	R1 križovatka I/18 – križovatka D1 Ivachnova 2026_4pruh	+/-	0/-	-	+/-	0/-	+	+/-
BAU	R1 Slovenská Ľupča – Korytnica 2029 (nachádza sa v Banskobystrickom kraji)_4pruh	+/-	0/-	-	+/-	-	+/-	+/-
BAU	R1 Korytnica hranica kraja – Liptovská Osada 2030_4pruh	+/-	0/-	-	+/-	-	+/-	+/-
BAU	R1 Liptovská Osada – Ružomberok križ. Juh 2030_4pruh	+/-	0/-	-	+/-	-	+/-	+/-
BAU	R3 Horná Štubňa – Ráztočno 2035_2pruh	+/-	0/-	-	+/-	0/-	+	+/-
BAU	Cesta II/584 Obchvat Liptovské Matiašovce_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-
BAU	Cesta II/520 Obchvat Hladovka – Suchá Hora_2pruh	+/-	+/-	-	+/-	0/-	+	+/-

3 CELKOVÉ VYHODNOTENIE ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV

Záujem spracovateľa správy o hodnotení bol vyhodnotiť všetky činnosti zo stratégie, ktoré by mohli mať významnejší vplyv na životné prostredie. Ako už bolo uvedené vyššie, všetky činnosti majúce územný priemet a sú investičného charakteru prešli tromi úrovňami posúdenia – všeobecným podľa jednotlivých zložiek či aspektov životného prostredia, tabuľkovým vyhodnotením a na tretej úrovni boli popísané konkrétne vplyvy pre konkrétne investičné akcie. Pri tejto tretej úrovni bol dôraz kladený na vplyvy v oblasti ochrany prírody a krajiny a na ochranu vôd, ale aj ďalšie oblasti relevantné pre dané projekty. Je potrebné si uvedomiť, že posudzovanie nemohlo byť robené v mierke podrobnosti aká pripadá na proces EIA. Ciele Strategického environmentálneho posudzovania (SEA) boli zamerané na významné faktory ovplyvnenia kvality životného prostredia prípadne na vylučujúce faktory. Mnohé z odporúčaných projektov hlavne v kategórii „implementačné“ a „plánované“ už prešli posudzovaním vplyvov na životné prostredie podľa III. časti zákona č. 24/2006 Z.z.. Podrobnejšie boli v správe o hodnotení popísané problémovjšie projekty ako príprava diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová a rýchlostnej cesty R1 v úseku Slovenská Ľupča – Ružomberok – diaľnica D1.

Posúdenie zodpovedajúce úrovni SEA bolo vypracované pre všetky pripravované investičné aktivity, t.z. nielen pre tie ktoré boli autormi Stratégie odporúčené.

Z dôvodov uvedených v kapitole VI. a aj na základe vydaného rozsahu hodnotenia, bolo posúdenie vypracované v jednom variante, napriek tomu že SURDM ŽSK pracovala s niekoľkými scenármi a variantmi. Hlavným dôvodom je fakt, že varianty vyhodnocované v stratégii (BAU variant a Gravitačný variant) obsahovali na jednej strane tie isté projekty a na strane druhej obsahovali veľmi rôznorodý počet projektov súvisiacich s rôznymi dopravnými aspektmi. Preto spracovateľ správy o hodnotení akceptoval pri výbere projektov na realizáciu argumentáciu spracovateľského kolektívu SURDM ŽSK na báze dopravného a socioekonomického vyhodnotenia.

V rámci záverov vyhodnotenia vplyvov Stratégie na životné prostredie je však potrebné uviesť jeden z najzávažnejších faktov, ku ktorým dospeli ako autori strategického materiálu tak aj správy o hodnotení. Týka sa trasovania rýchlostných ciest R1 a R3 na území Žilinského kraja. Význam trasovania rýchlostnej cesty R3 spočíva v kumulatívnom pokrytí nárokov na smerovanie transeurópskej severojužnej dopravy, v dopravnej obsluhu osídleného územia ŽSK (110 tisíc evidovaných obyvateľov v regióne Turca) a v napojení ťažiska osídlenia Banská Bystrica – Zvolen na diaľnicu D1 cez osídlené územie Turca. V prípade rýchlostnej cesty R1, lokalizovanej v koridore Banská Bystrica – Korytnica – Ružomberok, ide o úsek vedený neosídleným územím (6 tisíc evidovaných obyvateľov v údolí Revúcej) – v údolí na pomedzí území Národných parkov Nízkyh Tatier a Veľkej Fatry, súčasťou Natury 2000 – ktorý napĺňa typickú funkciu obchádzkovej trasy k osídleným územiám. Legislatíva vyššej právnej sily zákonov a nariadení EÚ – Delegované nariadenie komisie (EÚ) 2017/849 zo 7. decembra 2016, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013, pokiaľ ide o mapy v prílohe I a zoznam v prílohe II k uvedenému nariadeniu – určuje v koridore Banská Bystrica – Ružomberok komunikáciu súčasnej kategórie ciest I. triedy „cesta plánovaná na modernizáciu“.

Navyše, v záverečnom stanovisku k predmetnému koridoru R1 Banská Bystrica – Korytnica – Ružomberok vzhľadom na očakávané významné vplyvy na záujmy ochrany prírody bola daná podmienka **povoliť výstavbu len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu** a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. V prípade ak sa na príslušnom území nachádzajú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, navrhovanú činnosť možno povoliť len z takých naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sa týkajú verejného zdravia, verejnej bezpečnosti alebo priaznivých dôsledkov zásadného významu na životné prostredie, alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými dôvodmi vyššieho verejného záujmu (§ 38 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov). Z uvedeného vyplynulo pre navrhovateľa vykonať potrebné administratívne povoloňacie kroky ešte pred vydaním územného rozhodnutia.

Dňa 22.11.2010 bola na ministerstvo doručená žiadosť žiadateľa (SSC, IVSC Banská Bystrica) o povolenie výnimky z podmienok územnej ochrany a z podmienok ochrany chránených druhov rastlín a živočíchov na území národného parku Nízke Tatry a jeho ochranného pásma s druhým a tretím stupňom ochrany v súvislosti s prípravou a realizáciou predĺženia rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok, a to jeho tretieho úseku Slovenská Ľupča – Korytnica, hranica kraja.

MŽP SR, Odboru štátnej správy ochrany prírody pod číslom 1074/2014-2.1 z 27.3.2014, uvedenú **žiadosť zamietlo**.

Vzhľadom na vyššie uvedené dôvody bol v rámci SURDM ŽSK odporučený variant GV (Gravitačný), ktorý neuvažuje s budovaním rýchlostnej cesty R1 medzi Banskou Bystricou a Ružomberkom, ale v plnej miere navrhuje využiť koridor navrhovanej rýchlostnej cesty R3 v úseku Martin - Horná Štubňa s pokračovaním na Turček a ďalej v smere na Banskú Bystricu. Takýmto riešením by sa dosiahlo z dopravného hľadiska optimálne využitie rýchlostnej komunikácie R3, ktorá by obsluhovala aglomerácie Martina aj Banskej Bystrice.

Zásadnou úlohou do blízkej budúcnosti je preto vytipovanie optimálneho koridoru pre rýchlostnú cestu R3 v priestore medzi Šturcom a Kremnicou v smere na Banskú Bystricu. Podľa predbežného vyhodnotenia v rámci procesu SEA sa v takto zadefinovanom území nenachádzajú veľkoplošné národné chránené územia ochrany prírody ani územia spadajúce pod Natura 2000. Nevyskytujú sa tu ani chránené vodohospodárske oblasti.

Okrem zlepšenia dopravnej dostupnosti územia Žilinského kraja a tým aj zlepšenia kvality ovzdušia hlavne v zastavanom území, bolo nosným cieľom Stratégie z hľadiska ochrany životného prostredia v maximálnej miere posilniť verejnú osobnú dopravu. Zabezpečí sa to cez nasledovné opatrenia, ktoré boli z väčšej časti navrhované v rámci Gravitačného variantu:

- Zavedenie Integrovaného dopravného systému ŽSK v plnej funkčnosti a rozšírení na celé územie kraja, vrátane TIOP, zavádzania systémov pre podporu integrácie dopravy v rámci IDS a podpory mestskej hromadnej dopravy v mestách ŽSK.
- Podpora využívania železničnej dopravy prostredníctvom zvýšenia ponuky vlakov v ŽSK najmä v prepojení: Žilina - Čadca, Žilina – Rajec, Žilina – Vrútky – Ružomberok, ale aj modernizáciou železničnej infraštruktúry - modernizácia železničného uzla Žilina, železničnej trate Čadca – Makov, Žilina – Rajec, Čadca – Skalité - Zwardoň.
- Modernizácia autobusovej stanice Žilina a modernizácia železničných staníc na terminály IDS vrátane budovanie parkovísk P+ R, K+R, B+R.
- Zníženie imisného zaťaženia z nákladnej dopravy sa dosiahne dokončením výstavby verejného terminálu intermodálnej prepravy TIP Žilina a tiež dobudovaním verejných parkovísk pre cestnú nákladnú dopravu pri cestnej infraštruktúre v ŽSK.

Všetky opatrenia navrhované v Stratégii ŽSK sú zamerané na reorganizáciu dopravy a doplnenie infraštruktúry pre pešiu, cyklistickú, verejnú a individuálnu automobilovú dopravu. Ich cieľom je zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti, vybudovanie nových prepojení, obchvatov, prekládok a podobne s cieľom odklonenia tranzitnej dopravy mimo obytne zóny miest a obcí, zvýšenie bezpečnosti v doprave, zníženie podielu automobilovej dopravy a zvýšenie podielu verejnej dopravy na preprave osôb, ktorú sa postupne navrhuje plne elektrifikovať, skvalitnenie cyklistickej infraštruktúry a infraštruktúry pre peších s následným zvýšením ich podielu na preprave osôb a zvýšenie ich bezpečnosti.

Nezávisle na vyššie uvedenom možno vo všeobecnosti sumarizovať očakávané pozitívne a negatívne vplyvy nasledovne:

Očakávané pozitívne vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva:

- zníženie intenzity dopravy v obytných častiach miest a obcí z dôvodu odklonu tranzitnej dopravy mimo mestá a obce a zvýšenia podielu verejnej osobnej dopravy,
- zníženie imisí z dôvodu zníženia intenzity dopravy a postupnej modernizácii a elektrifikácii vozového parku VOD, vrátane zvýšenia podielu elektromobilov, resp. ekologicky výhodnejších automobilov,
- zníženie hlukovej záťaže pozdĺž najviac frekventovaných komunikácií hlavne z dôvodu zníženia intenzity dopravy,
- zvýšenie bezpečnosti cyklistov a chodcov z dôvodu skvalitnenia a dobudovania infraštruktúry,
- zníženie nehodovosti na cestách lepšou organizáciou a skvalitnením infraštruktúry,
- zvýšenie pohybovej aktivity obyvateľstva,
- výsadba zelene pozdĺž komunikácií, cyklistických ciest a chodníkov pre peších.

Negatívne vplyvy na životné prostredie a na zdravie obyvateľstva:

- trvalý záber poľnohospodárskej pôdy a lesných porastov,
- stret s prírodnými biotopmi a prvkami územného systému ekologickej stability,
- trasovanie dopravných stavieb záplavovým územím a územiami postihnutými zosuvmi,
- produkcia odpadov pri obnove vozového parku a rekonštrukcii infraštruktúry,
- krátkodobý vplyv počas výstavby – hluk, prach, odpady.

Všeobecne je možné konštatovať, že pozitívne vplyvy prevažujú nad negatívnymi, podmienkou je však dodržiavanie navrhovaných opatrení definovaných v kap. V.

XI. MIESTO A DÁTUM SPRACOVANIA DOPLNKU

Žilina, 8.6.2020

XII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Potvrdenie za spracovateľa správy o hodnotení

Garant posúdenia a zodpovedný riešiteľ :

Ing. Ján Bado
Výskumný ústav dopravný, a.s.

2. Potvrdenie za obstarávateľa:

Ing. Erika Jurinová
predsedníčka Žilinského samosprávneho kraja

Za spracovateľa:

Ing. Ján Bado
Zodpovedný riešiteľ
Výskumný ústav dopravný, a.s.

Za obstarávateľa:

Ing. Erika Jurinová
predsedníčka
Žilinský samosprávny kraj