

# ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

## z posúdenia strategického dokumentu

### STRATÉGIA TVORBY A BUDOVANIA INTEGROVANÉHO DOPRAVNÉHO SYSTÉMU ŽSK

číslo: OU-ZA-OSZP2-2017/002720-60/Gr

vydané Okresným úradom Žilina, odborom starostlivosti o životné prostredie v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

#### **I. Základné údaje o obstarávateľovi**

##### **1. Názov**

Žilinský samosprávny kraj

##### **2. Identifikačné číslo**

37 808 427

##### **3. Adresa sídla**

Ul. Komenského 48  
011 09 Žilina

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

Ing. Katarína Náhlíková  
Tel.: 041 5032 310  
e-mail: katarina.nahlikova@zilinskazupa.sk

Ing. Richard Staškovan  
Tel.: 041 5032 225  
e-mail: richard.staskovan@zilinskazupa.sk

Úrad Žilinského samosprávneho kraja  
Ul. Komenského 48  
011 09 Žilina

#### **II. Základné údaje o strategickom dokumente**

##### **1. Názov**

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému ŽSK.

## 2. Charakter

Spracovaním strategického dokumentu integrovaného dopravného systému Žilinského samosprávneho kraja (ďalej len „IDS v ŽSK“) bude mať Žilinský samosprávny kraj k dispozícii kľúčový strategický nástroj na zabezpečenie systému dopravnej obslužnosti verejnou osobnou dopravou, ktorý v čo najväčšej miere zohľadní potreby cestujúcej verejnosti. Dokument stanoví základné podmienky a opatrenia vzniku, realizácie a fungovania IDS v ŽSK.

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

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

Strategický dokument IDS v ŽSK je spracovaný v súlade so strategickými dokumentmi doposiaľ spracovanými na úrovni kraja, dokumentmi spracovanými na úrovni štátu a dokumentmi Európskej únie pre obdobie 2014 – 2020.

Strategický dokument IDS v ŽSK s regionálnym dosahom je predmetom povinného posudzovania vplyvov strategických dokumentov na životné prostredie podľa § 4 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej aj „zákon o posudzovaní vplyvov“).

## 3. Hlavné ciele

Hlavným cieľom je vytvorenie koncepčného strategického materiálu s cieľom stanovenia základných podmienok a opatrení pre vznik, realizáciu a fungovanie integrovaného dopravného systému Žilinského samosprávneho kraja, s vypracovaním pilotného projektu IDS vo vybranom území ŽSK.

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

Základné legislatívne rámce v oblasti dopravy tvoria:

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

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

IDS v ŽSK je spracovaný v súlade so strategickými dokumentmi doposiaľ spracovanými na úrovni kraja, na úrovni štátu a s dokumentmi Európskej únie pre programové obdobie rokov 2014 – 2020, s národnými a európskymi stratégiami týkajúcimi sa verejnej dopravy

v regiónoch ako aj s PHSR ŽSK 2014 - 2020, ÚPN VÚC Žilinského kraja v znení jeho platných zmien a doplnkov, plne rešpektuje Regionálnu výskumnú a inovačnú stratégiu Žilinského kraja 2014 a je kompatibilný s ostatnými relevantnými čiastkovými koncepciami kraja.

#### **4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu**

Gestorom prípravy strategického dokumentu IDS v ŽSK je Žilinský samosprávny kraj. Zhotoviteľom je Združenie zhotoviteľov „PROIDS“ /Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, KPM CONSULT, a.s., organizačná zložka, Tomášikova 26, 821 01 Bratislava a Koordinátor ODIS s.r.o., Na Hradbách 1440/16, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava, Česká republika/.

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

#### **I. ETAPA – analytická časť**

##### **1. Analýza súčasného stavu verejnej osobnej dopravy na území ŽSK**

- 1.1 Analýza súčasného a potenciálneho prepravného dopytu
  - 1.1.1 Analýza súčasného a potenciálneho dopytu po prímestskej autobusovej doprave v ŽSK
  - 1.1.2 Analýza súčasného a potenciálneho dopytu po MHD v ŽSK
  - 1.1.3 Analýza súčasného a potenciálneho dopytu po železničnej osobnej doprave
- 1.2 Analýza súčasného stavu dopravnej infraštruktúry
  - 1.2.1 Analýza súčasného stavu železničnej dopravnej infraštruktúry z hľadiska verejnej osobnej dopravy
  - 1.2.2 Analýza súčasného stavu cestnej dopravnej infraštruktúry z hľadiska verejnej osobnej dopravy
- 1.3 Analýza súčasného stavu dopravnej siete
- 1.4 Analýza súčasného stavu dopravnej obsluhy
  - 1.4.1 Prímestská a regionálna železničná doprava
  - 1.4.2 Regionálna verejná autobusová doprava v IDSŽ
  - 1.4.3 Individuálna automobilová doprava v ŽSK
  - 1.4.4 SWOT analýza regionálnej dopravy v ŽSK
  - 1.4.5 Analýza súčasného stavu dopravnej siete
- 1.5 Analýza vplyvu na životné prostredie
  - 1.5.1 Deklarovanie spotreby energie a emisií skleníkových plynov z dopravných služieb
  - 1.5.2 Kalkulácia emisií skleníkových plynov a spotreby energie v MHD Žilina z dopravnej prevádzky vozidiel DPMŽ s. r. o.
  - 1.5.3 Kalkulácia emisií skleníkových plynov v prímestskej autobusovej doprave v ŽSK v roku 2014
  - 1.5.4 Porovnanie spotreby energie a produkcie emisií v prímestskej autobusovej a regionálnej železničnej doprave
- 1.6 Analýza optimálnych dopravných ciest
  - 1.6.1 Analýza súbežností autobusovej a železničnej dopravy
  - 1.6.2 Posúdenie efektívnosti jednotlivých druhov dopravy
- 1.7 Analýza prepravných intervalov a potrebného počtu spojov na dopravných trasách spádových oblastí (dopravných uzlov)
  - 1.7.1 Analýza dosiahnuteľnosti centra regiónu z vybraných obcí

- 1.7.2 Analýza prepravných intervalov
- 1.7.3 Analýza počtu prepravených cestujúcich autobusovou dopravou
- 1.7.4 Analýza potrebného počtu spojov

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

- 2.1 Analýza legislatívy súvisiacej s IDS v SR
- 2.2 Analýza legislatívy súvisiacej s IDS vo vybraných štátoch Európy (Česká republika, Nemecko, Švajčiarsko, Rakúsko, Francúzsko)
- 2.3 Analýza existujúcich IDS v SR a možnosti tvorby IDS v SR a na území Žilinského kraja
  - 2.3.1 Bratislavská integrovaná doprava
  - 2.3.2 Žilinský regionálny integrovaný dopravný systém
  - 2.3.3 Košický integrovaný dopravný systém
- 2.4 Analýza existujúcich IDS vo vybraných štátoch Európy
  - 2.4.1 Analýza existujúcich IDS v Českej republike
  - 2.4.2 Analýza existujúcich IDS v Nemecku
  - 2.4.3 Analýza existujúcich IDS v Švajčiarsku
  - 2.4.4 Analýza existujúcich IDS v Rakúsku
  - 2.4.5 Analýza existujúcich IDS vo Francúzsku

## **II. ETAPA – strategická časť**

### **I. Návrh stratégie z organizačnej stránky rozvoja IDS**

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

### **II. Návrh stratégie technického zabezpečenia IDS**

- 1. Základné definície a pojmy
  - 1.1 Systém

- 1.2 Architektúra ITS vo verejnej doprave
- 1.3 Štruktúra systému
2. Elektronické platobné systémy
  - 2.1 Multiaplikačná karta - popis režimu MAP karta
3. Odporúčenie vhodného variantu
  - 3.1 Vlastníctvo odbavovacieho zariadenia
4. Odbavovacie zariadenie (vo vozidlách a v informačných kanceláriách) v linkovej doprave bude majetkom dopravcu
  - 4.1 Procesné hľadisko
  - 4.2 Technické hľadisko
  - 4.3 Bezpečnostného (rizika)
  - 4.4 Personálne zabezpečenie
  - 4.5 Z pohľadu právneho
  - 4.6 Zhodnotenie vybraného variantu
5. Vydávanie BČK
  - 5.1 Ekonomika systému
  - 5.2 Kompatibilita so ZSSK, a.s.
  - 5.3 Systémové parametre navrhovaného riešenia
  - 5.4 Minimalizácia rizík
  - 5.5 Výhody a nevýhody navrhovaného riešenia
  - 5.6 Systémové parametre navrhovaného riešenia
  - 5.7 Možnosti ďalšieho rozvoja systému
6. Vydávanie dopravnej BČK bude zabezpečovať dopravca
  - 6.1 Procesné hľadisko
  - 6.2 Technické hľadisko
  - 6.3 Hľadisko bezpečnosti (rizika)
  - 6.4 Personálne zabezpečenie
  - 6.5 Právne aspekty
  - 6.6 Zhodnotenie variantu kedy vydavateľom dopravnej BČK bude dopravca
7. Spôsob clearingového prerozdelenia tržieb a finančných tokov v systéme - clearingové centrum a centrum zúčtovania tržieb bude zabezpečovať Objednávateľ
  - 7.1 Procesné hľadisko
  - 7.2 Technické hľadisko
  - 7.3 Bezpečnosť (riziká)
  - 7.4 Personálne zaistenie
  - 7.5 Právny pohľad
  - 7.6 Zhodnotenie variantu
8. Dispečerské riadenie
  - 8.1 Prevádzkový dispečing - Controlling 1. úrovne
  - 8.2 Organizačná úroveň controllingu verejnej hromadnej dopravy (2. úroveň)
  - 8.3 Plánovacia úroveň controllingu verejnej hromadnej dopravy (3. úroveň)
9. Informačné systémy pre cestujúcich
  - 9.1 Informačné tabule pre cestujúcich
  - 9.2 Moderné technológie
  - 9.3 Odporúčanie v oblasti informačných systémov pre cestujúcich
10. Návrh stratégie v oblasti technického zabezpečenia IDS
  - 10.1 Prípravná etapa
  - 10.2 I. ETAPA
  - 10.3 II. ETAPA

- 10.4 III. ETAPA
- 10.5 IV. ETAPA
- 10.6 V. ETAPA

### **III. Návrh stratégie v oblasti tarifných a prepravných podmienok IDS**

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

### **IV. Návrh stratégie ekonomického zabezpečenia IDS**

- 1. Ekonomické zabezpečenie systému
  - 1.1 Pravidlá kompenzácie - úhrady dopravcom za uskutočnené dopravné výkony v záväzku verejnej služby
  - 1.2 Účasť obcí na financovaní dopravnej obslužnosti
  - 1.3 Deľba tržieb - clearing
  - 1.4 Ekonomické toky v systéme
- 2. Návrh stratégie
  - 2.1 Prípravný horizont
  - 2.2 I. ETAPA
  - 2.3 Následné etapy rozvoja IDS

### **V. Zosúladienie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS**

- 1. Stanovenie kvalitatívnych a kvantitatívnych štandardov IDS (práva a povinnosti účastníkov dopravného procesu)
  - 1.1 Požiadavky právnej úpravy vo vzťahu k prepravnému poriadku
- 2. Zosúladienie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS
  - 2.1 Štandard vozidiel v systéme
  - 2.2 Štandard vybavovacieho a platobného systému
  - 2.3 Štandard informačného systému vozidla
  - 2.4 Štandard vybavenia zastávok a označovačov
  - 2.5 Štandard prepravných poriadkov
  - 2.6 Štandard cestovných dokladov
  - 2.7 Štandard garancie nadväzností, čakacích dôb a dispečerského riadenia

- 2.8 Štandard prepravnej kontroly
- 2.9 Štandard zákaznickeho centra
- 2.10 Štandard prevádzkových záloh
- 2.11 Štandard výluk a obmedzení dopravy
- 2.12 Štandard dopravných výkonov
- 2.13 Štandard jednotného vizuálneho štýlu
- 3. Kontrola dodržiavania štandardov
  - 3.1 Kontrola dodržiavania štandardov IDS vo vozidlách
  - 3.2 Následné vyhodnotenie prevádzky spojov a nasadenia vozidiel
  - 3.3 Spôsob vykonávania kontrol označovačov
- 4. Návrh stratégie
  - 4.1 Prípravná etapa
  - 4.2 I. ETAPA a následné etapy rozvoja IDS

## Záver

*Každý návrh v rámci stratégie bol riešený alternatívne, vrátane posúdenia výhod, nevýhod a rizík navrhnutých alternatív. Navrhnuté alternatívy boli prerokované so všetkými subjektmi, ktoré by mali byť do IDS zapojené, a ktoré by mali na IDS participovať. Po prerokovaní sa navrhla optimálna alternatíva stratégie tvorby a budovania IDS na území Žilinského kraja – finálna stratégia tvorby a budovania IDS v ŽSK.*

## III. ETAPA – pilotný projekt

- 1. Východiskové podmienky stanovené v Stratégii tvorby a budovania IDS na území ŽSK navrhnuté v rámci II. etapy
  - 1.1 Organizačná stránka
  - 1.2 Technické zabezpečenie IDS ŽSK
  - 1.3 Tarifné a prepravné podmienky IDS ŽSK
  - 1.4 Ekonomické zabezpečenie IDS ŽSK
  - 1.5 Štandardy kvality jednotlivých dopravcov IDS ŽSK
- 2. Návrh jednotlivých krokov spustenia pilotného projektu IDS v Žilinskom kraji
  - 2.1 Organizátor-koordinátor IDS ŽSK
  - 2.2 Vymedzenie územia pilotného projektu
  - 2.3 Cieľ pilotného projektu
  - 2.4 Návrh odbavovacieho systému
  - 2.5 Návrh tarifnej štruktúry IDS ŽSK
  - 2.6 Návrh zmluvných prepravných podmienok IDS ŽSK
  - 2.7 Návrh systému dispečerského riadenia IDS ŽSK
  - 2.8 Návrh TPŠ IDS ŽSK
  - 2.9 Návrh dopravného riešenia
- 3. Porovnanie pilotného projektu IDS s pôvodným stavom
  - 3.1 Porovnanie z hľadiska ekonomických ukazovateľov
  - 3.2 Porovnanie z hľadiska mimoekonomických ukazovateľov

## Záver

*Vypracovanie pilotného projektu IDS v regiónoch Horné Považie a Kysuce vychádza z podmienok stanovených v optimálnej alternatíve stratégie tvorby a budovania IDS v ŽSK navrhnuté v rámci 2. etapy a stanovísk dotknutých subjektov IDS vyplývajúcich z vyššie uvedeného rokovania.*

## *Strategický dokument - všeobecný komentár*

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

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

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

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

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

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



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

A. Prevádzková a tarifná integrácia (pilotný projekt):

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

B. Prevádzková a tarifná integrácia (pilotný projekt):

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

C. Integrácia bude zahŕňať:

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

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

### ***Všeobecné prínosy IDS v ŽSK***

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

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

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

**I. Oblasť organizačných aspektov**, ktorá v sebe zahŕňa:

- I.1. Fyzické založenie a rozbeh činnosti Organizátora - s.r.o.
- I.2. Základné princípy delegovania právomocí - legislatívna podpora.

### **II. Návrh stratégie technického zabezpečenia IDS**

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

Medzi základné aplikácie technologickej podpory IDS patria:

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

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

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

Na str. 51 - 53 strategickej časti dokumentu je definované, že bude potrebné spracovať Štúdiu vykonateľnosti uplatnenia elektronického platobného systému v IDS ŽSK a Štúdiu vykonateľnosti uplatnenia dispečerského systému IDS ŽSK. Nakoľko sa jedná o návrh na vypracovanie štúdií, nie je ich možné v tejto fáze posúdiť z hľadiska vplyvov na životné prostredie.

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

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

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

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

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

### III.II. Dispečerské riadenie (kapitola 4.)

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

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

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

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

### III.IV. Návrhová časť (časť 6.)

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

Prílohami návrhovej časti sú:

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

## 5. Vzťah k iným strategickým dokumentom

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

- Národná stratégia regionálneho rozvoja SR 2020/30
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- Dopravná politika SR do roku 2015
- Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2011 - 2014
- Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest

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

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

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

V Správe o hodnotení strategického dokumentu IDS v ŽSK (ďalej len správa o hodnotení) - kapitola XI. Použitá literatúra a zdroje informácií, spracovateľ uvádza strategické dokumenty, literatúru a zdroje informácií, ktoré boli použité pri spracovaní predmetnej správy o hodnotení.

### **III. Opis priebehu prípravy a posudzovania**

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

Posudzovaný návrh strategického dokumentu bol obstaraný Žilinským samosprávnym krajom, prostredníctvom oprávneného zástupcu obstarávateľa Ing. Juraja Blanára, predsedu ŽSK.

Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania navrhovaného strategického dokumentu:

- prípravné práce, zber údajov, podanie žiadosti o nenávratný finančný príspevok (NFP), priebeh verejného obstarávania, vyhlásenie výzvy vo vestníku verejného obstarávania, uzatvorenie zmluvy o dielo s úspešným uchádzačom /zmluva č. 56/2015/ODaRR o dielo september 2012 – február 2015,
- spracovanie I. ETAPY „Analýza súčasného stavu verejnej osobnej dopravy na území Žilinského kraja“ máj 2015,
- spracovanie II. ETAPY “ Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému na území ŽSK“ jún 2015,
- spracovanie III. ETAPY „Vypracovanie pilotného projektu IDS v regiónoch Horné Považia a Kysuce“ október 2015,
- pripomienkovanie strategického dokumentu jún– júl 2015,

- zapracovanie pripomienok júl 2015 – december 2016,
- schválenie IDS v ŽSK Zastupiteľstvom Žilinského samosprávneho kraja po ukončení procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

## 2. Orgán kompetentný na jeho prijatie

Zastupiteľstvo Žilinského samosprávneho kraja.

## 3. Druh prijatia, rozhodnutia

Uznesenie Zastupiteľstva Žilinského samosprávneho kraja.

## 4. Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu.

Správa o hodnotení strategického dokumentu IDS v ŽSK bola vypracovaná podľa prílohy č. 4 zákona o posudzovaní vplyvov v decembri 2016 na základe rozsahu hodnotenia strategického dokumentu určeného Okresným úradom Žilina, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja podľa § 8 zákona o posudzovaní vplyvov pod č. OU-ZA-OSZP2-2015/017199-032/Gr, zo dňa 27.07.2015. Zhotoviteľom správy o hodnotení strategického dokumentu ENVI-EKO, s.r.o. – RNDr. Miloslav Badík, Platanová 3225/2, 010 07 Žilina.

## 5. Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu

Proces posudzovania vplyvov strategického dokumentu IDS v ŽSK zabezpečil podľa jednotlivých ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov Okresný úrad Žilina, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja. Posúdenie strategického dokumentu prebiehalo nasledovne:

### ✓ *Oznámenie o strategickom dokumente:*

- spracovanie oznámenia o strategickom dokumente obstarávateľom Žilinským samosprávnym krajom 06.05.2015,
- doručenie oznámenia o strategickom dokumente obstarávateľom na OU ZA, OSZP podľa § 5 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov v písomnom vyhotovení a na elektronickom nosiči dát dňa 15.06.2015,
- zverejnenie oznámenia o strategickom dokumente na webovom sídle MŽP SR na adrese <http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/oznamenie-o-strategickom-dokumente-strategia-tvorba-budovania-integrova> (ďalej len „webové sídlo [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk)“) a doručenie podľa § 6 ods.2 zákona o posudzovaní vplyvov na zaujatie stanoviska dotknutým orgánom, obstarávateľovi, dotknutým obciam dňa 18.06.2015,
- OU ZA, OSZP zároveň podal informáciu, že stanoviská verejnosti k oznámeniu o strategickom dokumente je možné predkladať do 15 dní od jeho zverejnenia, najneskôr do 10.07.2015 spolu s adresou, na ktorú ich možno predkladať,
- zverejnená informácia o možnosti uskutočniť konzultácie podľa § 63 zákona o posudzovaní vplyvov,
- k oznámeniu o strategickom dokumente bolo doručených celkom 16 stanovísk od dotknutých orgánov ŠS a 79 od dotknutých obcí. Od verejnosti 5.

- ✓ *Rozsah hodnotenia strategického dokumentu:*
  - určený podľa § 8 zákona o posudzovaní vplyvov listom č. OU-ZA-OSZP2-2015/023545-095/Gr, zo dňa 27.07.2015,
  - zverejnený dňa 27.07.2015 na webovom sídle [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk),
  - k určenému rozsahu hodnotenia neboli doručené žiadne stanoviská, ktoré by vzniesli nové požiadavky na rozsah hodnotenia,
  - prehľad špecifických požiadaviek tohto rozsahu hodnotenia s komentárom ich riešenia, prípadne s odkazom na miesto v správe, kde sú riešené je uvedené v odbornom posudku.
- ✓ *Správa o hodnotení strategického dokumentu a návrh strategického dokumentu:*
  - správa o hodnotení strategického dokumentu IDS v ŽSK bola vypracovaná podľa § 4 ods. 1 a prílohy č. 4 zákona o posudzovaní vplyvov v decembri 2016,
  - doručenie správy o hodnotení obstarávateľom dňa 07.12.2016 na OU ZA, OSZP (v tlačenej forme a na elektronickom nosiči dát) spolu s návrhom strategického dokumentu IDS v ŽSK,
  - dokumenty boli zverejnené dňa 08.12.2016 podľa § 10 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov na webovom sídle [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk), [www.zilinskazupa.sk](http://www.zilinskazupa.sk) a prostredníctvom e-mailovej pošty a Slovenskej pošty (obce a mestá kraja, orgány štátnej správy, susedné samosprávne kraje),
  - OU ZA, OSZP zároveň podal informáciu, že stanoviská verejnosti k správe o hodnotení strategického dokumentu je možné predkladať do 21 dní od jeho zverejnenia, najneskôr do 07.01.2017 spolu s adresou, na ktorú ich možno predkladať,
  - zverejnená informácia o možnosti uskutočniť konzultácie podľa § 63 zákona o posudzovaní vplyvov.
- ✓ *Verejné prerokovanie správy o hodnotení strategického dokumentu a návrhu strategického dokumentu:*
  - verejné prerokovanie podľa § 11 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov sa konalo dňa 03.01.2017 v priestoroch Úradu Žilinského samosprávneho kraja (kongresová sála) o 10<sup>00</sup> hod., pričom informácia o uskutočnení verejného prerokovania správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu bola zverejnená dňa 08.12.2016 na webovom sídle [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk), [www.zilinskazupa.sk](http://www.zilinskazupa.sk) (<http://www.regionzilina.sk/files/odbory/doprava/2016/uzemne-planovanie/skuska381.jpg>), a listom OU-ZA-OSZP2/2016/047987-03/Gr zo dňa 08.12.2016 prostredníctvom e-mailovej pošty a Slovenskej pošty (mestá a obce kraja, orgány štátnej správy, susedné samosprávne kraje),
  - obstarávateľ vypracoval záznam z verejného prerokovania podľa § 11 ods. 7 zákona, ktorý tvorí súčasť spisovej dokumentácie na OU, OSZP Žilina,
  - k správe o hodnotení strategického dokumentu bolo doručených celkom 56 stanovísk (do termínu spracovania odborného posudku 56 stanovísk) od dotknutých orgánov štátnej správy a dotknutých obcí.
- ✓ *Doplňujúce informácie podľa § 12 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov:*
  - nebolo požiadané o doplňujúce informácie podľa § 12 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov,

✓ *Odborný posudok k správe o hodnotení strategického dokumentu:*

- OU ZA, OSZP určil spracovateľa odborného posudku k strategickému dokumentu Ing. Beatu Vaculčíkovú a zároveň oznámil obstarávateľovi určenie odborne spôsobilej osoby na vypracovanie odborného posudku,
- vypracovaný odborný posudok s návrhom záverečného stanoviska podľa § 14 zákona bol doručený na OU, OSZP listom zo dňa 13.02.2017.

✓ *Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu:*

- OU ZA, OSZP vypracoval podľa § 14 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov toto záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu č. OU-ZA-OSZP2/2017/002720-60/Gr v termíne do 15 dní od doručenia odborného posudku.

Podľa § 13 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov určil OU ZA, OSZP listom č. OU-ZA-OSZP2-2017/002720-13/Gr, zo dňa 02.01.2017 za spracovateľa odborného posudku strategického dokumentu IDS v ŽSK s regionálnym dosahom Ing. Beatu Vaculčíkovú zapísanú v zozname odborne spôsobilých osôb podľa § 8 vyhlášky MŽP SR č. 113/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie pod číslom 423/2006-OPV.

Spracovateľ odborného posudku vypracoval odborný posudok a návrh záverečného stanoviska na základe predloženej správy o hodnotení strategického dokumentu, samotného návrhu strategického dokumentu IDS v ŽSK, vlastných poznatkov, konzultácií s obstarávateľom a spracovateľom strategického dokumentu, záznamu z verejného prerokovania navrhovaného strategického dokumentu a konštatoval, že správa o hodnotení vypracovaná podľa prílohy č. 4 zákona o posudzovaní vplyvov obsahuje dostatočné informácie o strategickom dokumente, navrhovanej stratégii, cieľoch, opatreniach a aktivitách; pričom závažnejšie nedostatky neboli identifikované.

V návrhu záverečného stanoviska odborne spôsobilá osoba odporúča prijatie strategického dokumentu „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK“ za dodržania podmienok uvedených v časti VI. „ZÁVERY“, bode č. 3 „Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu“ s tým, že ak jednotlivé činnosti obsiahnuté v rámci návrhu uvedeného strategického dokumentu budú podliehať procesom posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona, bude potrebné ich vykonať pred ich povolením podľa osobitných predpisov.

## **6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie**

Podľa § 12 zákona o posudzovaní vplyvov k správe o hodnotení strategického dokumentu bolo do termínu spracovania posudku a návrhu záverečného stanoviska na OU Žilina, OSZP celkovo doručených 56 písomných stanovísk. Doručené stanoviská k správe o hodnotení strategického dokumentu boli taktiež vyhodnotené v odbornom posudku podľa § 13 zákona o posudzovaní vplyvov.

### **6.1 Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Námestie Ludovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny (list č. 1309/2017-2.1,908/17, zo dňa 09.01.2017)**

Na území ŽSK sa nachádza viacero chránených území národnej i európskej sústavy chránených území s rôznym stupňom územnej ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o OPaK“).

Predložená SoH je vypracovaná podľa prílohy č. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o posudzovaní vplyvov“), primerane všeobecnému charakteru strategického dokumentu. Stratégia tvorby a budovania IDS v ŽSK má metodologický, technologický a koordinačný charakter, týka sa efektívnejšieho využívania existujúcej dopravnej infraštruktúry. Neobsahuje presnejšie špecifikované lokalizácie aktivít, ani ich územný priemet.

Vzhľadom na ciele predloženej SoH neočakávame významné vplyvy na záujmy ochrany prírody v dotknutom území. V prípade, že v rámci realizácie IDS v ŽSK vyplynie potreba realizácie investičných opatrení a bude potrebné vyhodnotiť ich vplyv na záujmy ochrany prírody na úrovni konkrétnych projektov podľa zákona o posudzovaní vplyvov alebo podľa § 28 zákona o OPaK. Pri príprave projektov odporúčame nezasahovať do chránených území, navrhovať činnosti, ktoré nebudú mať negatívny vplyv na záujmy ochrany prírody. Odporúčame tiež požiadať o konzultácie resp. spoluprácu ŠOP SR a jej organizačné zložky.

- *Vyhodnotenie: stanovisko je kladné, bez pripomienok, odporúčania sú zapracované do kapitoly VI. „ZÁVERY“, časti 3 „Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu“.*

**6.2 Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, Sekcia záležitosti EÚ a zahraničných vzťahov, Odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry (list č. 17685/2016/DB10-SZEÚ/80880, zo dňa 19.12.2016)**

Dokument „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK“ je kľúčový strategický nástroj na zabezpečenie systému dopravnej obslužnosti verejnou osobnou dopravou, ktorý v čo najväčšej miere zohľadní potreby cestujúcej verejnosti Žilinského samosprávneho kraja a stanoví základné podmienky a opatrenia vzniku, realizácie a fungovania integrovaného dopravného systému.

MDVRR SR si k predloženej správe o hodnotení strategického dokumentu „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK“ neuplatňuje žiadne pripomienky.

- *Vyhodnotenie: stanovisko je kladné a bez pripomienok.*

**6.3 Trenčiansky samosprávny kraj, K dolnej stanici 7282/20A, 911 01 Trenčín, (list č. TSK/2016/08763, zo dňa 23.12.2016)**

Po preštudovaní materiálu zverejnenom na internetovej adrese <http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/oznamenie-o-strategickom-dokumente-strategia-tvorby-budovania-integrov>

vydávame z hľadiska kompetencií Trenčianskeho samosprávneho kraja v oblasti územného plánovania nasledovné stanovisko.

Trenčiansky samosprávny kraj súhlasí so Správou o hodnotení strategického dokumentu „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK“ v predloženej podobe bez pripomienok.

- *Vyhodnotenie: stanovisko je kladné a bez pripomienok.*



**6.4 Prešovský samosprávny kraj, Námestie mieru 2, 080 01 Prešov, (list č. 065812016/ODDUPZP-4, zo dňa 28.12.2016)**

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

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

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

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

1.ETAPA – analytická časť

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

2.ETAPA – strategická časť

- Finálna verzia stratégie tvorby a budovania IDS na území ŽSK

3.ETAPA

- Vypracovanie pilotného projektu IDS v regiónoch Horné Považie a Kysuce

Prešovský samosprávny kraj, odbor regionálneho rozvoja v zmysle § 12 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov ako dotknutý orgán berie na vedomie správu o hodnotení strategického dokumentu „Stratégia tvorby a budovania IDS v ŽSK“ a nemá pripomienky.

- Vyhodnotenie: stanovisko je kladné a bez pripomienok.

**6.5 Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky, Trnavská cesta 52, 826 45 Bratislava, (list č. OHŽP-85/2017, zo dňa 04.01.2017)**

Úrad verejného zdravotníctva SR ako príslušný orgán podľa § 3 ods. 1 písm. b) zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 355/2007 Z. z.“) vo veci posúdenia Správy o hodnotení strategického dokumentu „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK“ (ďalej len „Správa o hodnotení“) žiadateľa Okresný úrad Žilina, Odbor starostlivosti o životné prostredie (list OU-ZA-OSZP2/2016/047987-01/Gr) doručený Úradu verejného zdravotníctva SR dňa 12.12.2016 podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 5 ods. 4 písm. n) a § 13 ods. 2 zákona č. 355/2007 Z. z. vydáva toto záväzné stanovisko:

Vzhľadom na všeobecný charakter znenia strategického dokumentu na úrovni kraja sa so Správou o hodnotení súhlasí.

Jednotlivé investičné zámery v Žilinskom kraji budú z pohľadu ochrany verejného zdravia riešené v rámci posudkovej činnosti v územnom, resp. zlúčenom územnom a stavebnom konaní v súlade s požiadavkami zákona č. 355/2007 Z. z.

Na základe vyššie uvedených skutočností a čiastkových stanovísk dotknutých regionálnych úradov verejného zdravotníctva v Žilinskom kraji sa vydáva toto záväzné stanovisko.

- *Vyhodnotenie: stanovisko je kladné a bez pripomienok.*

**6.6 Okresný úrad Žilina, Námestie M.R. Štefánika č. 1, 010 01 Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja (list č. OU-ZA-OSZP2-2016/048224/Mac, zo dňa 13.12.2016)**

Účelom strategického dokumentu je vypracovanie takého dokumentu, ktorý zabezpečí systém dopravnej obslužnosti verejnou osobnou dopravou, ktorý zohľadní potreby cestujúcej verejnosti a súčasne stanoví základné podmienky a opatrenia vzniku, realizácie a fungovania integrovaného dopravného systému Žilinského samosprávneho kraja.

Tunajší úrad, úsek štátnej vodnej správy, z hľadiska ochrany záujmov v rámci svojej pôsobnosti, nemá pripomienky k predloženému oznámeniu o vypracovaní správy o hodnotení strategického dokumentu – „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK“ podľa § 6 ods. 6 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov a nepožaduje ho ďalej posudzovať.

- *Vyhodnotenie: stanovisko je kladné a bez pripomienok.*

**6.7 Okresný úrad Žilina, Ul. Predmestská č. 1613, 010 01 Žilina, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. OU-ZA-OCDPK-2016/048309/2/BIL, zo dňa 13.12.2016)**

Predmetný strategický dokument má byť pre ŽSK kľúčovým strategickým nástrojom na zabezpečenie systému dopravnej obslužnosti verejnou osobnou dopravou, stanovuje základné podmienky a opatrenia vzniku, realizácie a fungovania IDS na území Žilinského kraja. Obsahuje 3 etapy: Analytická časť (zahŕňa analýzu súčasného stavu verejnej osobnej dopravy v kraji ako aj analýzu podmienok a možností tvorby IDS v SR a okolitých štátoch...); strategickú časť (predstavuje finálnu verziu stratégie tvorby a budovania IDS na území ŽSK) a napokon vypracovania pilotného projektu IDS v regiónoch Horné Považie a Kysuce.

Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, vykonávajúci pôsobnosť cestného správneho orgánu a špeciálneho stavebného úradu vo veciach ciest I., II. resp. III. tried berie oznámenie o vypracovaní Správy o hodnotení strategického dokumentu „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK“ na vedomie bez pripomienok, nakoľko posudzované ciele dokumentu i všetky na neho viazané strategické ciele, špecifické ciele a aktivity sú pozitívom pre efektívnejšie využívanie existujúcej dopravnej infraštruktúry s cieľom zabezpečiť ekonomicky a environmentálne vhodnej verejnej dopravy.

Väčšina navrhovaných opatrení a aktivít dokumentu IDS v ŽSK predstavuje pozitívne vplyvy na zložky ŽP aj zdravie obyvateľstva v regióne s tým, že vytvára predpoklad pre znižovanie počtu kilometrov individuálnej dopravy, spotreby energie, znečistenia ovzdušia v regióne Žilinského kraja.

- Vyhodnotenie: stanovisko je kladné a bez pripomienok.

**6.8 Okresný úrad Žilina, Andreja Kmeťa č. 17, 010 01 Žilina, Odbor výstavby a bytovej politiky, oddelenie územného plánovania (list č. OU-ZA-OVBP1-2016/048617/KRJ, zo dňa 22.12.2016)**

Predložený materiál nie je územnoplánovacia dokumentácia v zmysle zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov (stavebný zákon), ku ktorému by bolo potrebné samostatné vyjadrenie v zmysle stavebného zákona.

OU-ZA-OVBP1 Žilina k predloženému oznámeniu o vypracovaní správy o hodnotení strategického dokumentu nemá pripomienky.

- Vyhodnotenie: stanovisko je kladné a bez pripomienok.

**6.9 Mesto Žilina (list č. 22447/2016-72777/2016-FIT, zo dňa 29.12.2016)**

Mesto Žilina súhlasí s predloženým rozsahom správy o hodnotení strategického dokumentu bez pripomienok.

Odôvodnenie:

Podľa zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Nám. M.R. Štefánika 1, 010 01 Žilina, listom zo dňa 08.12.2016 (doručený na Mestský úrad v Žiline dňa 13.12.2016) predložil Mestu Žilina vec - oznámenie o vypracovaní správy o hodnotení strategického dokumentu „**Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK**“.

Obstarávateľom je Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, odbor dopravy a územného plánovania, 011 48 Žilina.

V lehote bola verejnosť o oznámení o vypracovaní správy o hodnotení strategického dokumentu informovaná vyvesením oznamu na úradnú tabuľu mesta Žilina. Oznámenie je sprístupnené verejnosti od 15.12.2016 do 05.01.2017.

Správa o hodnotení strategického dokumentu je zverejnená aj na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR: [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk),

<http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/oznamenie-o-strategickom-dokumente-strategia-tvorby-budovania-integrov>.

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

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

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

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

1. ETAPA – analytická časť
2. ETAPA – strategická časť – finálna verzia stratégie tvorby a budovania IDS na území ŽSK
3. ETAPA – vypracovanie pilotného projektu IDS v regiónoch Horné Považie a Kysuce.

Realizáciou opatrení uvedených v IDS v ŽSK nedôjde ku zvýšeniu stupňa poškodenia územia životného prostredia v regiónoch Žilinského kraja. Navrhované opatrenia by mali napomôcť k zlepšeniu stavu regiónu z hľadiska kvality prírodného prostredia. Mesto Žilina ku správe o hodnotení strategického dokumentu nemá pripomienky.

- *Vyhodnotenie: stanovisko je kladné a bez pripomienok.*

**6.10 Mesto Tvrdošín** (list č. 911/2016, zo dňa 28.12.2016) – bez pripomienok.

**6.11 Mesto Trstená** (list č. 42/705/2017/9, zo dňa 04.01.2017) – bez pripomienok.

**6.12 Mesto Liptovský Mikuláš** (e-mail zo dňa 09.01.2017) – bez pripomienok.

**6.13 Mesto Rajecské Teplice** (e-mail zo dňa 09.01.2017) – bez pripomienok.

**6.14 Obec Važec** (list č. 691/2016/SR, zo dňa 04.01.2017)

- ✓ V bode 1.3 uvádzate v analýze súčasného stavu dopravnej siete – kapacita žel. siete, že v infraštruktúre ŽSK nie sú problémy s priepustnosťou traťového úseku Bratislava – Žilina – Košice – vyťaženosť 33% - 42% čo umožňuje napr. na úseku Liptovský Mikuláš – Štrba zaviesť krátke intervaly regionálnych vlakov,
- ✓ Z uvedeného dôvodu pripomienkujeme aby bolo vyriešené vlakové spojenie na trati Liptovský Mikuláš – Važec – Poprad a späť tak, aby cestujúci nemali problém s osobnou prepravou (napr. pokiaľ cestujúci vycestuje z obce Važec ráno vlakom o 6:45 do Popradu naspäť sa dostane vlakom až v čase o 14:00 vo Važci). Navrhujeme zaradenie vlakového spojenia v čase o 11:30 z Popradu do LM.
- *Vyhodnotenie: pripomienka sa týka analytickej činnosti strategického dokumentu, poukazuje na slabú stránku verejnej železničnej dopravy v úseku Liptovský Mikuláš – Važec – Poprad; pripomienka je z hľadiska posudzovania vplyvov na životné prostredie irelevantná, ponechávame ju na riešenie v rámci implementácie strategického dokumentu IDS v ŽSK.*

**6.15 Obec Zábiedovo** (list č. 3/2017, zo dňa 04.01.2017)

1. V návrhu stratégie ekonomického zabezpečenia IDS sa uvažuje s finančnou spoluúčasťou obcí na prevádzke a rozvoji IDS. Navrhujeme v ďalších krokoch a v dokumente ako celku tento predpoklad vypustiť, keďže ide o vážny zásah do zásad fiškálnej decentralizácie. Financovanie miestnej a regionálnej samosprávy bolo nastavené tak, aby sa vykryli ich originálne a prenesené kompetencie. Budovanie a prevádzka IDS nie je originálnou ani prenesenou kompetenciou obcí, a preto nemožno z dlhodobého hľadiska, ktorý strategický dokument predstavuje, uvažovať s finančnou spoluúčasťou obcí.
2. V prílohe 7 stratégie sa uvádza chybné okres Trstená.
  - *Vyhodnotenie: pripomienka č. 1 sa týka strategického dokumentu a z hľadiska posudzovania vplyvov na životné prostredie je irelevantná; ponechávame ju na riešenie v rámci implementácie strategického dokumentu IDS v ŽSK a platnej legislatívy v čase budovania IDS;*
  - *pripomienka č. 2 sa akceptuje, chybné uvedené údaje budú opravené na okres Tvrdošín.*

**6.16 Obec Beňadovo** (list č. 677/2016, zo dňa 28.12.2016) – bez pripomienok.

- 6.17 **Obec Benice** (list č. A/001941/2016/00129-4-JF, zo dňa 30.12.2016) – bez pripomienok.
- 6.18 **Obec Gbeľany** (list č. D2016/1927, zo dňa 27.12.2016) – bez pripomienok.
- 6.19 **Obec Gôtovany** (list č. 2016/332, zo dňa 15.12.2016) – bez pripomienok.
- 6.20 **Obec Medzibrodie** (list zo dňa 20.12.2016) – bez pripomienok.
- 6.21 **Obec Dolná Tižina** (list č. 541/2016, zo dňa 27.12.2016) – bez pripomienok.
- 6.22 **Obec Kráľova Lehota** (list č. OcÚKL/2016/536, zo dňa 03.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.23 **Obec Malý Čepčín** (list č. 008/2017, zo dňa 03.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.24 **Obec Malatíny** (list č. 253/2016, zo dňa 02.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.25 **Obec Podhradie** (list č. 02/2017, zo dňa 03.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.26 **Obec Kysucký Lieskovec** (list č. 1068/2016, zo dňa 02.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.27 **Obec Makov** (list č. S247/R2010/2016, zo dňa 12.12.2016) – bez pripomienok.
- 6.28 **Obec Maršová – Rašov** (list č. AG1/631/2016, zo dňa 14.12.2016) – bez pripomienok.
- 6.29 **Obec Bobrov** (list č. 511/2016, zo dňa 19.12.2016) – bez pripomienok.
- 6.30 **Obec Rabčice** (list č. 2016/1132, zo dňa 03.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.31 **Obec Ovčiarско** (list č. 10/2017, zo dňa 09.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.32 **Obec Olešná** (list č. OcÚ-1458/2016, zo dňa 03.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.33 **Obec Dlhá nad Oravou** (list č. 495/2016, zo dňa 02.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.34 **Obec Horný Hričov** (list č. 2016/750, zo dňa 03.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.35 **Obec Sklabiňa** (e-mail zo dňa 09.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.36 **Obec Korská** (list č. 15/2017, zo dňa 03.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.37 **Obec Liptovská Štiavnica** (list č. 1169/2016, zo dňa 03.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.38 **Obec Kolárovice** (list č. 875/2016, zo dňa 02.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.39 **Obec Trnovo** (list č. 090/2016, zo dňa 16.12.2016) – bez pripomienok.
- 6.40 **Obec Veľké Rovné** (e-mail zo dňa 04.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.41 **Obec Vitanová** (e-mail zo dňa 29.12.2016) – bez pripomienok.
- 6.42 **Obec Košťany nad Turcom** (list č. 750/2016, zo dňa 04.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.43 **Obec Divina** (list č. 874/2016-1, zo dňa 27.12.2016) – bez pripomienok.
- 6.44 **Obec Horný Vadičov** (list č. OU-1263/2016, zo dňa 27.12.2016) – bez pripomienok.
- 6.45 **Obec Lietavská Svinná - Babkov** (list č. 1082/2016, zo dňa 19.12.2016) – bez pripomienok.
- 6.46 **Obec Lietava** (list č. OcÚ/543-1/2016, zo dňa 19.12.2016) – bez pripomienok.
- 6.47 **Obec Novot'** (list č. 529/2016, zo dňa 03.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.48 **Obec Lisková** (list č. 563/2016, zo dňa 04.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.49 **Obec Kotešová** (list č. 689/241/2016, zo dňa 19.12.2016) – bez pripomienok.
- 6.50 **Obec Nededza** (list č. 408-003/2016, zo dňa 05.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.51 **Obec Belá-Dulice** (list č. 388/2016, zo dňa 14.12.2016) – bez pripomienok.
- 6.52 **Obec Ťapešovo** (list č. 171/2016, zo dňa 03.01.2017) – bez pripomienok.
- 6.53 **Obec Strečno** (list oznámenia zo dňa 14.12.2016) – bez pripomienok.

Odporúčania vyplývajúce zo stanovísk zainteresovaných orgánov a obcí sú zapracované do kapitoly VI. „ZÁVERY“, časti 3 „Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu

*návrhu strategického dokumentu“ tohto záverečného stanoviska pre navrhovaný strategický dokument.*

*Na stanoviská doručené po uplynutí lehôt uvedených v odsekoch 1 a 2 podľa § 12 zákona o posudzovaní vplyvov sa nebude prihliadať.*

## **7. Verejné prerokovanie a jeho závery**

Verejné prerokovanie správy o hodnotení s regionálnym dosahom sa uskutočnilo dňa 03.01.2017 o 10<sup>00</sup> hod. v kongresovej sále Úradu ŽSK, Komenského 48, Žilina. Termín a miesto konania verejného prerokovania obstarávateľ strategického dokumentu IDS v ŽSK zverejnil podľa § 11 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov:

- na webovom sídle [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk)  
(<http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/oznamenie-o-strategickom-dokumente-strategia-tvorb-budovania-integrov>),
- [www.zilinskazupa.sk](http://www.zilinskazupa.sk),
- prostredníctvom pošty  
list OU-ZA-OSZP2/2016/047987-01-03/Gr zo dňa 08.12.2016, ktorým bolo okrem rozposlania strategického dokumentu IDS v ŽSK a správy o hodnotení predmetného strategického dokumentu na zaujatie stanoviska oznámené aj miesto a termín konania verejného prerokovania (obciam kraja, ústredným a miestnym orgánom štátnej správy, susedným samosprávnym krajom),
- prostredníctvom úradnej tabule ŽSK.

Verejné prerokovanie otvorila a stručne informovala prítomných o cieľoch stretnutia, jeho programe Ing. Katarína Náhlíková z Úradu Žilinského samosprávneho kraja, odbor dopravy a územného plánovania.

Ing. Richard Staškovan (odbor dopravy a územného plánovania Úradu ŽSK) stručne zhrnul východiská spracovaného dokumentu, proces a harmonogram jeho tvorby a predstavil štruktúru a ciele dokumentu.

Následne RNDr. Miloslav Badík ako spracovateľ Správy o hodnotení strategického dokumentu podrobne predstavil štruktúru predmetnej správy, jej obsah, zhrnul dôležité závery a navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie, ktoré by mohli vyplynúť z realizácie IDS v ŽSK.

Po ukončení prezentácií Ing. Katarína Náhlíková otvorila diskusiu k predmetnej správe a jej záverom. Nakoľko neboli v diskusii vznesené žiadne pripomienky k prerokovanej správe bola diskusia uzavretá a verejné prerokovanie ukončené.

Priebeh verejného prerokovania bol zaznamenaný v zápisnici z verejného prerokovania a spolu s prezenčnou listinou (17 osôb) boli zaslané na Okresný úrad Žilina, Odbor starostlivosti o životné prostredie a sú súčasťou spisovej dokumentácie z procesu posudzovania vplyvov.

Podľa záznamu z verejného prerokovania bol priebeh verejného prerokovania informatívny bez konfrontačných postojov k návrhu strategického dokumentu a predloženej správe o hodnotení vplyvov.

#### **IV. Celkové hodnotenie vplyvov strategického dokumentu**

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

#### **Environmentálne vplyvy na zložky životného prostredia a vplyvy na zdravie**

##### ***Hydrologické pomery a kvalita vôd***

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

##### ***Ovzdušie a kvalita ovzdušia***

Environmentálna prijateľnosť a energetická efektívnosť sa v ostatných rokoch stali významným kritériom kvality dopravných služieb. Čoraz častejšie sa od dodávateľov dopravných služieb požaduje deklarovanie vplyvu ich činnosti na životné prostredie aj prostredníctvom vystavovania dokladov obsahujúcich konkrétne množstvá emisií škodlivín z dopravnej prevádzky, najmä emisií oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>) ako najrozšírenejšieho skleníkového plynu.

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

- deklarované spotreby energie a emisií skleníkových plynov z dopravných služieb (kap. 1.5.1),
- kalkulované emisie skleníkových plynov a spotreby energie v MHD Žilina z dopravnej prevádzky vozidiel DPMŽ s. r. o. (kap. 1.5.2),
- kalkulované emisie skleníkových plynov v prímestskej autobusovej doprave v ŽSK v roku 2014 (kap. 1.5.3),
- porovnané spotreby energie a produkcie emisií v prímestskej autobusovej a regionálnej železničnej doprave (kap. 1.5.4).

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

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

### ***Pôdy, kvalita pôdy, zábery pôdy***

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

### ***Nerastné suroviny***

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

### ***Rastlinstvo a živočíšstvo, biodiverzita***

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

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

### ***Kvalita životného prostredia a jeho poškodenie***

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

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

### ***Ochrana prírody, environmentálne významné územia***

#### *Národná sústava chránených území*

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

#### *NATURA 2000*

#### Chránené vtáčie územia

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



## Územia európskeho významu

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

## *Územia chránené v zmysle medzinárodných dohovorov*

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

## **Životné prostredie a zdravie**

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

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

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

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

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

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

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

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

V posudzovanej stratégii výrazne preyšujú opatrenia, ktorých očakávané dopady (priame, nepriame) majú byť pozitívne. Taktiež z hľadiska synergických a kumulatívnych vplyvov

prevažujú očakávané pozitívne vplyvy nad vplyvmi negatívnymi.

Sumárne zhodnotenie očakávaných vplyvov z hľadiska ich pôsobenia a významnosti pozitívneho resp. negatívneho vplyvu v rozdelení podľa jednotlivých etáp je posúdené tabuľkovým prehľadom prostredníctvom numerickej metódy (tzv. rating systém).

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

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

Hodnotiace kritériá významnosti vplyvov:

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

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

## **I. Etapa: Analytická časť**

*- z hľadiska vplyvov na zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva nehodnotené.*

---

Strategický cieľ:

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

---

*Všeobecné zhrnutie:*

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

---

Strategický cieľ:

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

---

*Všeobecné zhrnutie*

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

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

---

Strategický cieľ:

**I. Návrh stratégie z organizačnej stránky IDS**

---

*Všeobecné zhrnutie*

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

---

Strategický cieľ:

**II. Návrh stratégie technického zabezpečenia IDS**

---

*Všeobecné zhrnutie*

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

---

Strategický cieľ:

### **III. Návrh stratégie v oblasti tarifných a prepravných podmienok IDS**

---

*Všeobecné zhrnutie*

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

---

Strategický cieľ:

### **IV. Návrh stratégie ekonomického zabezpečenia IDS**

---

*Všeobecné zhrnutie*

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

---

Strategický cieľ:

### **V. Zosúladenie štandardov kvality jednotlivých dopravcov zapojených do IDS**

---

*Všeobecné zhrnutie*

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

---

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

---

Strategický cieľ:

### **1. Východiskové podmienky stanovené v Stratégii tvorby a budovania IDS na území ŽSK navrhnuté v rámci II. etapy**

---

*Všeobecné zhrnutie*

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

---

Strategický cieľ:

## **2. Návrh jednotlivých krokov spustenia pilotného projektu IDS v Žilinskom kraji**

---

*Všeobecné zhrnutie*

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

---

Strategický cieľ:

## **3. Porovnanie pilotného projektu IDS s pôvodným stavom**

---

*Všeobecné zhrnutie*

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

*Záver:*

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

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

Je možné konštatovať, že IDS v ŽSK ako plánovací a strategický dokument vytvára predpoklad pre znižovanie počtu kilometrov individuálnej dopravy, spotreby energie, znečistenia ovzdušia a acidifikáciu prostredia (CO<sub>2</sub> a NO<sub>x</sub>) v regióne Žilinského kraja.

### ***Pravdepodobne významné cezhraničné environmentálne vplyvy vrátane vplyvov na zdravie***

Žilinský kraj susedí s Českou a Poľskou republikou. Návrh strategického dokumentu rieši otázky a problémy regionálneho charakteru a dosahovanie cieľov stanovených pre územie

kraja. V danom prípade sa cezhraničné environmentálne vplyvy nepredpokladajú. Správnou realizáciou navrhovaných opatrení je možné prispieť k riešeniu globálnych problémov (napr. zlepšenie kvality ovzdušia).

## **V. Celkové hodnotenie vplyvov strategického dokumentu na navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu alebo európsku sústavu chránených území (NATURA 2000)**

Vzhľadom na ciele posudzovaného dokumentu sa neočakávajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody v dotknutom území. V prípade, že v rámci realizácie IDS v ŽSK vyplynie potreba realizácie investičných opatrení a bude potrebné vyhodnotiť ich vplyv na záujmy ochrany prírody na úrovni konkrétnych projektov podľa zákona o posudzovaní vplyvov.

Realizované aktivity v rámci implementácie IDS v ŽSK budú realizované v zmysle platnej legislatívy SR v oblasti ochrany prírody a krajiny, t.j. aj v súlade so stupňom ochrany dotknutého územia. Žilinský kraj je región s najväčším plošným podielom území v rôznom stupni ochrany v rámci SR. Národné parky (Malá Fatra, Veľká Fatra, Nízke Tatry, Vysoké Tatry) a chránené krajinné oblasti (Strážovské Vrchy, Horná Orava, Kysuce) pokrývajú viac ako 50% celkového územia Žilinského kraja. Maloplošné chránené územia v kraji predstavujú 57 národných prírodných rezervácií, 15 prírodných rezervácií, 18 národných prírodných pamiatok, 14 prírodných pamiatok a 17 chránených areálov.

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

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

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

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

Osobitný význam pre Žilinský kraj má tiež sústava chránených území členských krajín Európskej únie NATURA 2000, ktorú tvoria 2 typy území:

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

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

tak, aby nedochádzalo k úmyselnému zabíjaniu, poškodzovaniu a obmedzovaniu vtáčích druhov, poškodzovaniu hniezd a hniezdných biotopov.

Na území kraja sa nachádza, resp. čiastočne doň zasahujú nasledovné chránené vtáčie územia: Horná Orava (SKCHVU008), Malá Fatra (SKCHVU013), Strážovské vrchy (SKCHVU028), Nízke Tatry (SKCHVU018), Tatry (SKCHVU030), Veľká Fatra (SKCHVU033), Chočské vrchy (SKCHVU050).

*Podrobný popis o jednotlivých chránených vtáčích územiach sa nachádza v tabuľkovom prehľade odborného posudku.*

**Územia európskeho významu** - sú na Slovensku tvorené územiami, na ktorých sa nachádzajú biotopy alebo druhy európskeho významu na ochranu ktorých sa vyhlasujú chránené územia. Boli vytypované v rámci implementácie smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín. Národný zoznam území európskeho významu bol schválený uznesením vlády č. 239/2004 SR a zverejnený vo Výnose MŽP SR č.3/2004.1. Výber týchto území bol postavený na vedeckých princípoch, pričom zohľadňuje celkové rozšírenie biotopu alebo biotopu druhu uvedených v prílohách smernice o biotopoch na území celého Slovenska. Významná časť navrhovaných území európskeho významu je už v súčasnosti chránená v rámci národnej sústavy chránených území.

*Na území kraja sa nachádza, resp. čiastočne doň zasahuje viac ako 70 území európskeho významu, ktoré sú podrobne popísané v tabuľkovom prehľade odborného posudku.*

V zmysle Medzinárodnej dohody UNESCO o ochrane významných prírodných krás v rámci programu „Človek a biosféra“ bola v roku 1993 spoločne s Poľskou časťou Tatranského národného parku vyhlásená Biosférická rezervácia Tatry s celkovou výmerou 113 221 ha (okres Kežmarok, Liptovský Mikuláš, Poprad, Tvrdošín). Biosférická rezervácia plní tri základné funkcie (funkciu ochrany prírody, rozvojovú funkciu, logistickú funkciu). V rámci svojich funkcií je zapojená do integrovaného procesu ochrany biodiverzity. Zabezpečuje ochranu biodiverzity na génovej, druhovej a ekosystémovej úrovni, podporuje trvalo udržateľné využívanie zložiek biodiverzity a spravodlivú deľbu úžitku plynúceho z využívania genetických zdrojov. Ústredný motív biosférickej rezervácie je spojenie ochrany biodiverzity s potrebami rozvoja miestnych komunít a výskum, sústavný monitoring, školenie a výchova.

V zmysle Dohovoru o mokradiach, majúcih medzinárodný význam, najmä ako biotopy vodného vtáctva (Ramsarský dohovor) boli v Žilinskom kraji zapísané do zoznamu ramsarských lokalít nasledujúce územia: Mokrade Turca, Mokrade Oravskej kotliny, Rieka Orava a jej prítoky, Jaskyne Demänovskej doliny.

*Podrobný popis jednotlivých ramsarských území sa nachádza v tabuľkovom prehľade odborného posudku.*

Predpokladá sa, že úspešná implementácia IDS v ŽSK nebude mať negatívny vplyv na ochranu prírody, ochranu biodiverzity a chránené územia.

Je taktiež možné predpokladať, že realizáciou konkrétnych aktivít môže dôjsť k stretu záujmov s ochranou prírody. Konkrétne aktivity vyplývajúce z implementácie IDS v ŽSK však podliehajú samostatnému posudzovaniu v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov, v procese ktorého budú navrhnuté opatrenia na elimináciu, resp. minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie.

## **VI. Závery**

### **1. Výsledok procesu posudzovania (odporúčanie, neodporúčanie)**

Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie strategického dokumentu s regionálnym dosahom „Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK“ podľa ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov, pri ktorom sa zväžil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, kumulatívnych vplyvov, ich rozsahu a trvania, so zameraním najmä na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi na národnej, regionálnej a lokálnej úrovni, úroveň spracovania oznámenia o strategickom dokumente, stanovísk k oznámeniu, určený rozsah hodnotenia, úroveň spracovania správy o hodnotení, samotného návrhu strategického dokumentu IDS v ŽSK, po zohľadnení doručených stanovísk, výsledku verejného prerokovania a konzultácií, záverov odborného posudku a za súčasného stavu poznania

#### **s a o d p o r ú č a**

prijatie strategického dokumentu s regionálnym dosahom „Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK“ za dodržania odporúčaní na prepracovanie, dopracovanie a úpravu návrhu strategického dokumentu uvedených v kapitole VI. „Závery“, časti 3 „Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu“ a naplnenia požiadaviek na monitoring stanovených v časti 5 „Návrh monitoringu“ tohto záverečného stanoviska.

### **2. Odporúčaný variant**

Návrh strategického dokumentu IDS v ŽSK je vypracovaný v jednom variantnom riešení, ktoré je environmentálne prijateľné za podmienky dodržania odporúčaní na prepracovanie, dopracovanie a úpravu návrhu strategického dokumentu uvedených v kapitole VI. „ZÁVERY“, časti 3 „Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu“ a naplnenia požiadaviek na monitoring stanovených v časti 5 „Návrh monitoringu“ tohto záverečného stanoviska.

Odporúčame strategický dokument IDS v ŽSK prijať vo variante, ktorý bol predmetom posudzovania z hľadiska vplyvov na životné prostredie.

### **3. Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu**

Na základe celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie strategického dokumentu „Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK“ s regionálnym dosahom, pripomienok a stanovísk vznesených počas procesu posudzovania, verejného prerokovania strategického dokumentu, odborného posudku a na základe správy o hodnotení strategického dokumentu nie je nutné posudzovaný strategický dokument prepracovať, dopracovať alebo zásadne upraviť.



Na zabezpečenie environmentálnej optimálnosti implementácie projektov strategického dokumentu sa odporúča:

- Konečné znenie strategického dokumentu IDS v ŽSK sa odporúča podstatne nemeniť.
- Rešpektovať priority rozvoja dopravnej infraštruktúry rezortu dopravy a riešenie jednotlivých projektov koordinovať so strategickými dokumentmi MDVRR SR, ktorými sú: Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020 a Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020, ako aj každoročne aktualizovaný Rozvojový program priorít verejných prác, ktorý obsahuje zoznam verejných prác, u ktorých sa predpokladá začatie ich realizácie v nasledujúcich troch rokoch.
- Reflektovať na platnú európsku legislatívu týkajúcu sa transeurópskych dopravných sietí, definovaných v nariadeniach Európskeho parlamentu a rady (EÚ) č. 1315/2013 a č. 913/2010.
- Rešpektovať zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a smernice Rady Európskych spoločenstiev č. 79/409/EHS o ochrane voľne žijúcich vtákov a č. 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín.
- V prípade možného priameho i nepriameho ovplyvnenia chránených území sústavy NATURA 2000 je v prípade odôvodnenej požiadavky štátnej správy ochrany prírody a krajiny podloženej vypracovaným skriningovým formulárom odbornej organizácie ŠOP SR potrebné vypracovať primerané posúdenie vplyvov v zmysle čl. 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín.

#### **4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu**

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 14 zákona o posudzovaní vplyvov v súčinnosti s Úradom verejného zdravotníctva Slovenskej republiky, na základe celkového výsledku procesu posudzovania vplyvov predmetného strategického dokumentu na životné prostredie, pri ktorom sa zväžil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania so zameraním najmä na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi na národnej, regionálnej a lokálnej úrovni, úroveň spracovania oznámenia o strategickom dokumente, stanovisk k oznámeniu, určený rozsah hodnotenia, úroveň spracovania správy o hodnotení, samotného návrhu strategického dokumentu Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽS, po zohľadnení doručených stanovisk, výsledku verejného prerokovania a konzultácií, záverov odborného posudku a za súčasného stavu poznania.

Pri hodnotení podkladov a vypracovaní tohto záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona o posudzovaní vplyvov a pri odporúčaní návrhu strategického dokumentu sa brali do úvahy environmentálne, sociálne a hospodárske vplyvy na národnej, regionálnej a lokálnej úrovni, ako aj environmentálne vplyvy na zložky životného prostredia a vplyvy na zdravie.

V rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie sa nepreukázali také negatívne vplyvy na životné prostredie, ktoré by mohli ohroziť prijatie strategického dokumentu. Je možné však predpokladať, že realizáciou konkrétnych aktivít môže dôjsť k stretu záujmov s ochranou prírody. Konkrétne aktivity vyplývajúce z implementácie IDS v ŽSK podliehajú samostatnému posudzovaniu v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov, v procese ktorého

budú navrhnuté opatrenia na elimináciu, resp. minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie.

K správe o hodnotení predmetného strategického dokumentu bolo doručených 56 stanovísk dotknutých subjektov, ktoré odporučili navrhovanú činnosť buď bez pripomienok alebo za dodržania odporúčaní, ktoré boli premietnuté do kapitoly VI. „ZÁVERY, časti 3 “Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu”.

## 5. Návrh monitoringu

Podľa § 16 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov obstarávateľ a rezortný orgán sú povinní zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického dokumentu na životné prostredie, prípadne použiť na tento účel existujúci monitoring, aby sa predišlo zdvojojovaniu monitorovania.

Podľa § 16 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov spočíva sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie v:

- a) systematickom sledovaní a vyhodnocovaní jeho vplyvov,
- b) vyhodnocovaní jeho účinnosti,
- c) zabezpečení odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení so skutočným stavom.

Podľa § 16 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov, ak obstarávateľ zistí, že skutočné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie posudzovaného podľa zákona o posudzovaní vplyvov sú horšie, ako sa predpokladalo v správe o hodnotení strategického dokumentu, je povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie a zároveň zabezpečiť zmenu, doplnenie, prípadne prepracovanie strategického dokumentu.

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

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

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

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

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

V prípade, že v rámci napĺňania IDS v ŽSK vyplynie potreba realizácie investičných opatrení (ktoré nie sú predmetom riešenia strategického dokumentu, ale potreba ich realizácie z neho vyplynula), napr. budovanie parkovísk a úschovní bicyklov, systémov Bike and Ride, dobíjacích staníc pre elektrobicykle ..., tieto budú realizované na základe samostatných projektových zámerov. Pri ich príprave a realizácii bude okrem iného uplatňovaný Zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v platnom znení, Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení, Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v platnom znení, a taktiež všetky prislúchajúce vykonávacie predpisy.

## **6. Vyhlásenie sumarizujúce, ako boli začlenené úvahy o environmentálnych aspektoch do strategického dokumentu, ako bola zohľadnená správa o hodnotení strategického dokumentu, ako boli zohľadnené stanoviská verejnosti k správe o hodnotení strategického dokumentu, výsledky uskutočnených konzultácií, dôvody výberu schváleného strategického dokumentu v porovnaní s inými prijateľnými variantmi a informácia o opatreniach, o ktorých sa rozhodlo v súvislosti s monitoringom**

Celkovo je možné konštatovať, že environmentálne aspekty boli začlenené do strategického dokumentu v plnej miere a vyčerpávajúco zohľadnené aj v správe o hodnotení. Aktivity vyplývajúce z implementácie strategického dokumentu dávajú predpoklad na realizáciu projektov, ktoré budú vo veľkej miere podrobené posudzovaniu vplyvov činností na životné prostredie.

V rámci celého procesu posudzovania vplyvov (SEA) nevyužil možnosť konzultácie žiadny z orgánov štátnej správy a verejnosti, ktorý mohol mať záujem na prijatí predmetného strategického dokumentu, záujem neprejavila žiadna z dotknutých obcí, ani zainteresovaná verejnosť (MVO) aj napriek tomu, že príslušný orgán OU Žilina, OSZP vytváral podľa § 63 zákona o posudzovaní vplyvov priestor pre vykonanie konzultácie.

Strategický dokument je predložený v jednom variantnom riešení, ktoré je modifikované na územie Žilinského kraja. Je spracovaný v súlade s územno-plánovacou dokumentáciou vyššieho územného celku Žilinského kraja a je kompatibilný s ostatnými čiastkovými koncepciami kraja, ako aj spracovanými rozvojovými dokumentmi obcí, miest a mikroregiónov.

Opatrenia navrhované správou o hodnotení sú uvedené v kapitole VI. „ZÁVERY“, časti 3 „Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu“ tohto záverečného stanoviska. Návrh monitoringu, ktorý je uvedený v kapitole VI. „ZÁVERY, časti 5 „Návrh monitoringu“ vychádza zo súčasného stavu územia a jeho účelom je sledovanie jednotlivých zložiek ŽP v súvislosti so špecifickým návrhom rozvojových aktivít v území.

## **7. Informácia pre schvaľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov**

Dotknutá verejnosť podľa § 6a zákona č. 24/2006 Z. z. je verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem o prípravu strategických dokumentov pred ich schválením. Medzi zainteresovanú verejnosť patrí fyzická osoba (§ 6 ods. 2 písm. a) zákona č. 24/2006 Z. z.), právnická osoba (§ 6 ods. 2 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z.), občianska iniciatíva (§ 6 ods. 2 písm. c) a § 6 ods. 3 zákona č. 24/2006 Z. z.).

Dotknutá verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov má právo zúčastniť sa prípravy a posudzovania vplyvov strategického dokumentu, a to až do schválenia strategického dokumentu, vrátane práva podať písomné stanovisko podľa § 6 ods. 6, § 8 ods. 8, § 12 ods. 2 č. 24/2006 Z. z., účasti na konzultáciách a verejnom prerokovaní strategického dokumentu. V rámci procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu s regionálnym dosahom „Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK“ verejnosť podľa § 6a zákona o posudzovaní podala spoločné stanovisko občanov (Emil Medzihorský, 038 41 Turčiansky Peter, č. d. 82, Ľudmila Medzihorská, 038 41 Turčiansky Peter, č.d. 55, Anna Bačiaková, ul. Jána Mazúra 4453/26, 036 01 Martin, Oľga Bartková, Nováková 553/5, 036 01 Martin) k oznámeniu o strategickom dokumente. Vo svojom liste žiadajú o posúdenie nimi uvedených stanovísk a pripomienok k ÚPN obce Turčiansky Peter a zaslanie písomného stanoviska, prílohou sú 4 x listy s pripomienkami k "Územnému plánu obce Turčiansky Peter - Zmeny a doplnky č. 2". Spracovateľ správy o hodnotení SD vyhodnotil pripomienky ako irelevantné, územne ani koncepcie nesúvisiace s hodnoteným strategickým dokumentom, strategický dokument nepočíta v uvedenej lokalite so žiadnymi súvisiacimi aktivitami.

## **VII. Potvrdenie správnosti údajov**

### **1. Spracovateľ záverečného stanoviska**

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie  
Ing. Dagmar Grófová

v súčinnosti s

Úradom verejného zdravotníctva Slovenskej republiky, Bratislava

### **2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka**

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie  
RNDr. Drahomíra Macášková, vedúca odboru  
Námestie M.R. Štefánika 1  
010 01 Žilina

### **3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska**

Žilina, 09.03.2017